

Za Kierownicą

Nr 21 (64)

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY — Warszawa, dnia 16 - 30 listopada 1951 r. — Cena 0.75 gr

ŻOŁNIERZU! DOBRZE WYKORZYSTAJ CZAS PRZEZNACZONY NA NAUKĘ — POWIĘKSZAJ SZEREGI PRZODOWNIKÓW WYSZKOLENIA!

WZOROWY PODOFICER — WYCHOWAWCA ŻOŁNIERZY

Rozpoczynający się nowy rok szkolenia stawia przed całą kadrą podoficerską naszej służby poważne zadania. Praktyka szkoleniowa wykazała, że poziom wyszkolenia i wychowania szeregowców w dużym stopniu zależy od poziomu wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego kadry podoficerskiej. W tych oddziałach naszej służby, gdzie kadra podoficerska znajduje się na wysokim poziomie, gdzie z oddaniem służy ona swym doświadczeniem i wiedzą młodym żołnierzom, wyniki osiągnięte w szkoleniu są bardzo dobre.

Wielki Wódz Armii Radzieckiej Generalissimus Józef Stalin określił podoficerów, jako „najbliższych i bezpośrednich dowódców i wychowawców żołnierzy". Z tego jasno wynika, że rola podoficerów w wychowaniu żołnierzy jest ogromna. Nikt inny, jak właśnie podoficer stykając się ciągle z żołnierzem na ćwiczeniach, w stołówce, na zajęciach świetlicowych czy w wolnych chwilach potrafi najlepiej poznać żołnierza, dowiedzieć się o jego troskach, zmartwieniach, lub radości.

Żołnierze chcą widzieć w podoficerach dowódców i wychowawców, będących dla nich wysokim autorytetem. Dlatego podoficer, aby mógł spełniać tak wysokie zadania, sam musi przodować w dyscyplinie, w wyszkoleniu politycznym i wojskowym. Musi przodować w wykonywaniu wojskowych przepisów i regulaminów — musi być wzorem wypełniania przysięgi wojskowej.

Słuszność tego potwierdza codziennie samo życie i praca żołnierska. I tak np. w naszej służbie żołnierze po odbyciu przeszkolenia strzeleckiego przejdą do dalszego szkolenia specjalnego. W tym winni wydatnie dopomóc im podoficerowie służby samochodowej. Od tego bowiem, jak młody żołnierz zacznie uczyć się fachu samochodowego i jak będzie go podoficer uczył i wychowywał, tak później jako kierowca będzie wykonywał swoje odpowiedzialne obowiązki.

Podoficer służby samochodowej, pragnąc pozyskać pełny autorytet i szacunek wśród żołnierzy musi nie tylko znać dobrze swoją specjalność, ale również być wzorowym podoficerem liniowym. Młody żołnierz bowiem od pierwszych chwil winien pamiętać, że służba samochodowa nie jest jedną ze służb gospodarczych, lecz służbą liniową. W tym duchu należy stale szkolić i wychowywać żołnierza na wojskowego kierowcę.

Podoficer naszej służby, który będzie uczył młodego żołnierza winien nie tylko znać dobrze samochód, ale również znać broń, jaka etatowo przysługuje kierowcom. Musi umieć posługiwać się tą bronią i uczyć tego żołnierza. Przede wszystkim zaś uczyć, jak bronić i chronić swój pojazd mechaniczny.

Szkoląc młodych żołnierzy podoficer musi dobrze umieć wytłumaczyć im najbardziej skomplikowane zagadnienia techniki samochodowej; umieć wytłumaczyć obrazowo i pokazać praktycznie na modelu lub samochodzie, ażeby kursanci byli pewni, że ich dowódca jest nie tylko dobrym liniowcem, ale i dobrym specjalistą samochodowym — a to znaczy dobrym dowódcą.

Wszystkie zadania podoficer może spełnić tylko wtedy, kiedy sam będzie dawał przykład żołnierzom w dyscyplinie i wyszkoleniu, gdy będzie świecił im własnym przykładem, wysoko stawiając honor żołnierski, wiernie wypełniając nakazy wojskowej przysięgi.

PRZODOWNICY OSZCZĘDNOŚCI

„Oszczędność benzyny jest obowiązkiem każdego kierowcy, a w szczególności ZMP-owca" — powiedział na zebraniu aktywu ZMP okręgu bydgoskiego oficer Szpajzer.

Od tej chwili minęło kilka tygodni. W jednostkach samochodowych powstały komisje czuwające nad kwestią zabezpieczenia oszczędności MPS. Opracowano sposoby zwiększenia oszczędności, radzono nad sposobem utrzymania prymatu w tej dziedzinie przez okręg.

Rezultaty narady żołnierskiej nie kazały długo na siebie czekać. Tak np. w jednostce oficera S. zrobiono specjalne tablice obrazujące przebieg dotychczasowych osiągnięć w oszczędności MPS, przez każdego z kierowców. Tablica ta wisi w świetlicy pododdziału, a dyżurny ZMP-owiec wypisuje na nią oszczędność dzienną każdego kierowcy. Oszczędność dzienną MPS pododdziału sumuje się z oszczędnością całej jednostki. Z kropel powstają tony cennego paliwa.

A oto sylwetki niektórych przodowników akcji oszczędzania MPS. Kpr. Matczak Jan — syn robotnika łódzkiego, jeździ on na Skodzie 1101. Jest przodownikiem oszczędności oraz zdobywcą przechodniego proporca jednostki. Szer. Michalski Władysław jest także ZMP-owcem, jeździ sam na ZIS-150 i zaoszczędził w ostatnim miesiącu 170 l. paliwa. Kpr. Jakubczyk Mikołaj członek PZPR jeździ „Pobiedą". W ciągu października zaoszczędził 50 l. paliwa.

szer. Pieczarski



Szer. Siry Marian przodownik oszczędności MPS.

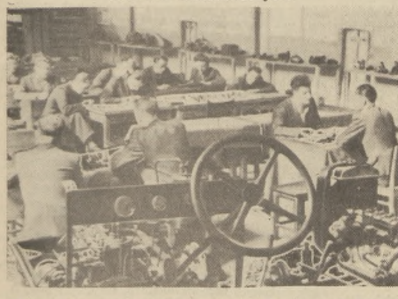
SALA MOTORYZACYJNA STUDIUM WOJSKOWEGO

W okresie jesienno-zimowym wiele zajęć z wyszkolenia samochodowego odbywa się na sali motoryzacyjnej. Sale motoryzacyjne — to wynik pracy wielu przodujących żołnierzy naszej służby, to wynik zrealizowanych pomysłów racjonalizatorów wyszkolenia.

Pomysłowo wykonane modele silników samochodowych, mechanizmów przeniesienia, schematy instalacji elektrycznej przyczyniają się do podniesienia szkolenia kadr naszej służby na coraz wyższy poziom.

Studium Wojskowe dysponuje dobrze urządzoną salą motoryzacyjną, urządzoną dzięki pomocy studentów Politechniki. Do sali tej chętnie przychodzą kursanci także po godzinach zajęć, aby korzystać z biblioteki technicznej, czytać aktualne numery „Za Kierownicą" i „Przeglądu Samochodowego". Oficerowie samochodowi oraz starsi koledzy chętnie udzielają wyjaśnień na tematy, które kursantom sprawiają trudności.

NAUKA ROZPOCZĘTA



Praca słuchaczy Studium Wojskowego na sali motoryzacyjnej. Na zdjęciu: oficer Fopp i Matyja udzielają wyjaśnień studentom.

WIELKIE DNI POLSKIEJ MOTORYZACJI



Inicjatorzy Czynu Październikowego robotnicy, technicy i inżynierowie Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu wykonali przedterminowo swoje zobowiązanie. 6 listopada o godz. 14 pierwszy polski samochód osobowy WARSZAWA M-20 wyjechał z hali montażowej. W dzień później, 7 listopada ruszyła Fabryka Samochodów Ciężarowych w Lublinie. Załoga FSC przyspieszyła o 7 tygodni uruchomienie produkcji; dzięki czemu drugi polski samochód ciężarowy LUBLIN — FSC-51 rozpoczął swą pracę w służbie Planu 6-letniego.

Na zdjęciu powyżej: Przedstawiciele Rządu RP z Wicepremierem H. Mincem i Marszałkiem Polski K. Rokossowskim na czele zwiedzają FSO na Żeraniu.

WYKONANE ZOBOWIĄZANIA

Śledząc wzrost zobowiązań podejmowanych ku czci Wielkiego Października, na apel załogi fabryki samochodów osobowych na Żeraniu, zrozumieliśmy, że są one wyrazem dojrzałości i świadomości naszego narodu, że przyczyniają się do przedterminowego wykonania Planu 6-letniego oraz utrwalenia pokoju. W dniu 8.9 br. na zebraniu kierowców naszej jednostki oficer Kubiak wygłosił referat o znaczeniu podejmowania zobowiązań Październikowych przez masy pracujące ku czci Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej. Podkreślił on, że zwycięstwo Rewolucji Październikowej dało otuchę i przykład wszystkim krajom w walce o wyzwolenie z pod jarzma kapitalizmu.

Nad referatem oficera Kubiaka wywiązała się ożywiona dyskusja, a następnie żołnierze zadeklarowali szereg zobowiązań. I tak postanowiono: wyremontować i częściowo przebudować parkową stację obsługi, wybudować dodatkowy kanał celem ułatwienia pracy przy przeprowadzaniu przeglądów technicznych oraz urządzić kącik racjonalizatorski przy parkowej stacji obsługi.

Już następnego dnia pod kierownictwem oficera Kubiaka przystąpiliśmy z wielkim zapałem do realizacji naszych zobowiązań. Jako pierwsi stanęli do pracy wzorowi kierowcy i racjonalizatorzy, a ich przykład porwał pozostałych kierowców. I tak przy remoncie i częściowej przebudowie wyróżnili się kol. kol. Kolc Antonowicz, Zaworski, Zawicki. Przy budowie kanału wyróżnili się kol. kol. Czaja i Morzuch, a przy urządzaniu kącika racjonalizatorskiego kol. Mentol i Soboj.

Wszelkie prace przy urządzeniu parkowej stacji obsługi zostały wykonane przy minimalnym nakładzie kosztów. Stacja obsługi z kącikiem racjonalizatorskim i kanałem zostały oddane do użytku 25 października.

Dzięki ofiarnemu wysiłkowi wyróżniających się kolegów zobowiązanie zostało wykonane na 13 dni przed terminem. Pełna i przedterminowa realizacja zobowiązań naszych ku czci 34 Rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej stała się bowiem sprawą honoru i ambicji każdego uczestnika tego szlachetnego współzawodnictwa.

bomb. Luba, Pawlak, Tomas

ZDOBYWAMY SPO

Jeszcze w połowie września br. st. szer. Kotlicki Janusz na zebraniu organizacyjnym wystąpił z projektem uczczenia 34 Rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej przez zdobycie do dnia 7 listopada odznaki SPO. Wniosek przyjęto jednogłośnie. Od tej chwili rozpoczęliśmy intensywne treningi i walkę o zdawanie norm. Rozwinęło się szeroko współzawodnictwo między pododdziałami, o pierwszeństwo w przedterminowym zdobyciu SPO.

Dzisiaj SPO — posiadają wszyscy kierowcy. Doskonale wiemy jak wielkie znaczenie posiada tężyzna fizyczna w służbie żołnierza - kierowcy. Zdobyliśmy zaszczytną odznakę sportowca o 9 dni przed terminem, dokumentując tym czynem więź Ludowego Wojska ze sprawą Rewolucji.

plut. Tombicki

ppłk. B. Barycki

WZOROWO PRZYGOTOWAĆ I PRZEPROWADZAĆ
SZKOLENIE W JEDNOSTKACH SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Przed całym naszym wojskiem, a w tym i przed Służbą Samochodową stoi wielkie i poważne zadanie wzorowego przygotowania się do rozpoczęcia nowego roku szkoleniowego.

W swoich rozkazach Minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Konstanty Rokossowski żąda od każdego żołnierza, podoficera i oficera systematycznego podnoszenia poziomu politycznego, wojskowego i fachowego. Nasze wojsko zadanie te wykonuje. Po powrocie z obozów letnich żołnierze WP ustawicznie podnoszą w warunkach garnizonowych swą wiedzę na wyższy poziom i utrwalają wiadomości nabyte na obozach. Uczą się tego, co jest najpotrzebniejsze do pracy i dowodzenia w warunkach bojowych.

Po powrocie do garnizonów zadaniem każdego żołnierza, podoficera i oficera naszej służby jest wzorowe i wszechstronne przygotowanie się do rozpoczęcia nowego roku szkolnego.

Sumienne i wszechstronne przygotowanie do nowego roku szkolnego polega m. in. na przygotowaniu odpowiednio wyposażonych sal wykładowych, umożliwiających żołnierzowi-kierowcy zdobycie niezbędnych mu w pracy teoretycznych wiadomości. Eksponaty, znajdujące się w sali, pozwalają żołnierzowi naocznie zapoznać się z budową i pracą poszczególnych zespołów pojazdów, zobaczyć, jak współdziałają ze sobą wszystkie zespoły samochodu. Przez porównanie na sali wykładowej tablic poglądowych z modelami i przekrojami, żołnierz nie tylko utrwala nabyte wiadomości, lecz również skutecznie wyrabia sobie pamięć wzrokową. W czasie przygotowania eksponatów i przekrojów najnowszych typów samochodów produkcji krajowej i radzieckiej nie zapominajmy o tym, że przekroje tego sprzętu są nadzwyczaj cenne i przeważnie mało dostępne. W wypadku ich braku, kursantów należy początkowo zaznajamiać ze sprzętem najnowszej produkcji na tablicach poglądowych, a potem odrazu praktycznie w parkach samochodowych, garażach i warsztatach.

Celem wzorowego przygotowania się do nowego roku szkolnego nie zapomnijmy również zaopatrzyć naszych sal wykładowych w odpowiednią ilość literatury fachowej, podręczników, instrukcji, regulaminów itp. Nie zapominajmy ani na chwilę, że szkolenie fachowe żołnierzy musi być jak najściślej powiązane ze szkoleniem politycznym i wojskowym. Bez dokładnego połączenia tych trzech gałęzi nauczania nie będziemy w stanie wyszkolić kursantów na dobrych żołnierzy i świadomych obywateli, którym Ojczyzna powierzyła obronę naszego socjalistycznego budownictwa.

Sumiennie przygotować się do nowego roku szkolnego, znaczy już dziś przygotować wzorowo prace w parku samochodowym. Żołnierz musi przyzwyczajać się od pierwszego dnia szkolenia do wykonywania swych czynności tak, jak nakazują regulaminy i przepisy, a zatem, gdy zajęcia szkoleniowe będą przewidywały praktyczną pracę w parku samochodowym, praca ta musi być pokazana i przeprowadzona zgodnie z odnośnymi przepisami oraz z regulaminem służby parkowej.

Przygotować się wzorowo do nowego roku szkolnego znaczy przede wszystkim mobilizować stale cały skład osobowy kierowców i specjalistów do podniesienia na wyższy poziom dyscypliny, a zwłaszcza dyscypliny szkolenia. Każdy żołnierz naszej służby musi pamiętać, że czas jaki przeznaczony został na szkolenie, musi być jaknajracjonalniej wykorzystany. Należy uzmysłowić żołnierzom, że klasa robotnicza wykonując Plan 6-letni — plan budowy socjalizmu, walczy z niesłychaną ofiarnością o maksymalne wykorzystanie każdej chwili. Obowiązkiem żołnierzy-kierowców jest włączenie się w walkę klasy robotniczej o socjalizm przez jak najlepsze wykorzystanie czasu przeznaczonego na szkolenie.

— Być przodownikiem wyszkolenia — oto hasło, które winno przyświecać każdemu żołnierzowi w zdobywaniu wiadomości niezbędnych żołnierzowi-kierowcy i specjaliście służby samochodowej WP. W realizacji tego hasła zasadniczą rolę ma do spełnienia organizacja partyjna, ZMP i aktyw bezpartyjnych kierowców. Członkowie partii, ZMP i aktywiści winni swym przykładem w dyscyplinie i walce, o przodownictwo w wyszkoleniu politycznym, wojskowym i fachowym, podciągać pozostałych kolegów, systematycznie pomagać im i wyjaśniać niezrozumiałe dla nich zagadnienia.

Wzorowo przygotować się do nowego roku szkolnego znaczy to maksymalnie wykorzystać i zastosować w szkoleniu doświadczenia nabyte na obozach letnich. Należy uczyć w garnizonie tego, co jest potrzebne na obozach letnich i uczyć tak, jak przewidują regulaminy w warunkach polowych. Należy przechodzić od rzeczy łatwych do coraz cięższych, do bardziej skomplikowanych, ażeby przyzwyczajać kierowców do pracy w warunkach polowych.

Celem wszechstronnego przygotowania nowego roku szkolnego należy również zawczasu zaplanować cały program szkolenia kadr służby samochodowej. Przez ścisłe powiązanie pracy w jednostce z planem szkolenia, uzyskamy przez to ciągłość przeprowadzanego programu, unikniemy zrywania zajęć i zapewnimy 100% frekwencję na wykładach.

Zabezpieczając nadchodzący okres szkolenia pamiętajmy o dokładnym rozpracowaniu planu i programu szkolenia oraz o terminowym zatwierdzeniu ich przez d-ców jednostek. Jak najwcześniejsze zaznajomienie z tymi planami zainteresowanych wykładowców da im możność lepszego przygotowania się do zajęć oraz zaopatrzenia się w niezbędną literaturę, pomoce naukowe, tablice, wykresy itp. Wykładowcy: oficerowie i podoficerowie winni dokładnie przygotowywać się do wykładu sporządzając obszerny, obejmujący wszystkie zagadnienia danej lekcji konspekt. Taki konspekt musi być skontrolowany i zatwierdzony prze Szefa Służby Samochodowej jednostki.

Przed rozpoczęciem nowego roku szkolnego należy przeprowadzić odprawę z całym składem oficerów służby samochodowej jednostki, na której winny być dokładnie omówione wszystkie zagadnienia, dotyczące szkolenia w nowym roku szkolnym oraz pełne wykorzystanie bazy materiałowej jednostki i uzupełnienie ew. braków. Na odprawie tej należy szczegółowo omówić zadania, jakie stoją przed naszą służbą, aby wzorowo wykonać rozkaz Ministra Obrony Narodowej.

W trosce o polityczne zabezpieczenie szkolenia należy porozumieć się z aparatem politycznym jednostki. W pracy politycznej, wzorując się na sukcesach wyszkoleniowych bratniej Armii Radzieckiej, należy udostępnić żołnierzom jej osiągnięcia. Nie zapominajmy o wywieszeniu haseł, wzywających do przodownictwa w wyszkoleniu, o odpowiedniej popularyzacji przodowników wyszkolenia z okresu obozów letnich, za pomocą barwnych tablic i fotomontaży.

Poważne zadania stoją przed naszą służbą w nowym roku szkolnym. Ale, jak zawsze służba samochodowa wykonywała chlubnie postawione przed nią zadania, tak i teraz przez mobilizację wszystkich swych sił, wzorowo wykona rozkaz Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego.

20 listopada — Dzień Artylerii ZSRR

STALINOWSKA ARTYLERIA DUMĄ ARMII RADZIECKIEJ

W dniu tym żołnierze Ludowego Wojska Polskiego serdecznie pozdrawiają wszystkich artylerzystów radzieckich, Stalinowska artyleria okryła chwałą swe bojowe sztandary w bitwach w obronie radzieckiej Ojczyzny i w walce o wolność ludów ujarzmionych przez faszyzm.

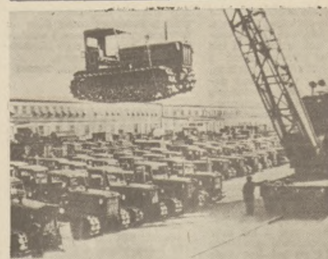
Wybitne sukcesy artylerii radzieckiej są wyrazem wysokiego poziomu sztuki i techniki wojennej oraz bezprzykładnego bohaterstwa żołnierzy niezwyciężonej Armii Radzieckiej. Artylerzyści polscy z wdzięcznością pamiętają chwile, gdy w dniach wojny artylerzyści radzieccy służyli im braterską pomocą. Żołnierze nasi dumni są, że mieli zaszczyt walczyć u boku artylerzystów Armii Radzieckiej przeciwko hitlerowskiemu najeźdźcy.

Bohaterska artyleria radziecka, a w szczególności jej kierowcy i traktorzyści są dla żołnierzy kierowców i traktorzystów artylerii WP przykładem i wzorem, według którego pragniemy się szkolić i wzmacniać siłę bojową naszego Ludowego Wojska.



Oddziały artylerii Armii Radzieckiej przygotowują się do defilady.

W OPARCIU O DOŚWIADCZENIA ZSRR



Ładowanie ciągników Stalinec-80.

Nie było w Europie bardziej zacofanego rolnictwa, niż rolnictwo dawnej Rosji carskiej. Niezmierzone, urodzajne obszary Rosji, będące w posiadaniu ówczesnych władców — carów, ich rodziny, książąt i wielkich obszarników uprawiane były średniowiecznymi metodami, często przy użyciu drewnianych soch. Chłop pańszczyźniany, najtańsza siła robocza Rosji, stanowił niejednokrotnie siłę pociągową w pracach na roli i był nieludzko wyzyskiwany. Dopiero Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa, przeprowadzona zwycięsko przez klasę robotniczą Rosji w sojuszu z pracującym chłopstwem, otworzyła przed rolnictwem tego kraju wspaniałe możliwości rozwoju.

Dziś po 34-latach socjalistycznej gospodarki, dzięki słusznej linii rozwoju nakreślonej przez partię Lenina—Stalina, gospodarka rolna ZSRR jest najpotężniejszą i najlepiej zorganizowaną nowoczesną gospodarką. Konsekwentnie przeprowadzana kolektywizacja radzieckiej wsi, zapał i oddanie ludzi radzieckich sprawie zwycięstwa socjalizmu, uczyniły ze Związku Radzieckiego w ciągu 34 lat kraj wysokiego urodzaju. Ludzie radzieccy nie ulękli się bowiem początkowych trudności, lecz przezwyciężali je, wiernie strzegąc nakreślonej przez partię bolszewików linii rozwoju.

Zrozumieli oni dobrze słowa Wielkiego Lenina, który uczył, że dla ostatecznego zwycięstwa socjalizmu koniecznie jest: **„...przestawić gospodarkę kraju, w tym i rolnictwo, na nową bazę techniczną...*).**

* * *

Przebudową radzieckiego rolnictwa kierowała partia komunistyczna z Józefem Stalinem na czele. Toteż równolegle z rozwojem przemysłu, rolnictwo radzieckie z każdym rokiem odnosiło coraz to większe sukcesy.

Charakterystycznym objawem jest to, że produkcja rolna rosła ustawicznie, mimo ciągłego odpływu milionów ludzi do przemysłu. Ten wielki wzrost produkcji nastąpił jedynie dzięki zastosowaniu w rolnictwie nowoczesnej mechanizacji pracy, szerokiemu użyciu traktorów i maszyn rolniczych, wyprodukowanych przez socjalistyczny przemysł Kraju Rad.

W ciągu pierwszych stalinowskich pięciolatek gospodarstwo wiejskie ZSRR przeszło prawdziwą rewolucję techniczną. Dzięki zwycięstwu ustroju kołchozowego drobne i zacofane gospodarstwa chłopskie połączyły się w wielkie gospodarstwa zbiorowe, wyposażone w najbardziej nowoczesne maszyny.

Przy stworzeniu i utrwaleniu ustroju kołchozowego, doniosłą rolę odegrały Stacje Maszynowo - Traktorowe (MTS). Początkowo nieliczne, w miarę jednak stopniowej, lecz systematycznej kolektywizacji, powstawały MTS-y w radzieckich wioskach i osadach coraz liczniej i coraz lepiej wyposażone. Przez Stacje Maszynowo - Traktorowe, radziecka wieś otrzymała decydującą pomoc państwa przy organizacyjno - gospodarczym utrwaleniu kołchozów.

Wraz z napływem nowoczesnych pojazdów mech., maszyn i urządzeń techn. do Stacji Maszynowo - Traktorowych zaistniała potrzeba rozbudowania kadr technicznych na wsi. We wszystkich większych miastach początkowo, a następnie i w wielu mniejszych, uruchomione zostały już w latach 1929—1933 kursy dla brygadzistów —kierowców traktorów i mechaników maszyn rolniczych. Kursy te, prowadzone w pierwszym okresie przez zespoły techników z fabryk, produkujących traktory i maszyny rolnicze, zapoczątkowały zakrojone na szeroką skalę szkolenie techniczne we wszystkich rejonach kołchozowych ZSRR.

Rezultatem tej gigantycznej akcji było przygotowanie fachowych kadr technicznych, dla tysięcy nowych MTS-ów, oraz szybkie podniesienie kultury technicznej wsi radzieckiej. Tu okazało się, jak wielkie zdolności

*) W. I. Lenin, Dzieła, tom. 31, str. 484.

SPRAWNIE I Z ZAPAŁEM

PRZYGOTOWUJĄ SIĘ ŻOŁNIERZE-KIEROWCY DO NOWEGO ROKU WYSZKOLENIOWEGO

Jesienny mroźny poranek. W izbie oficera służbowego jednostki monotonnie cyka zegar. Dobiega godzina szósta. Jeszcze chwila i zagrała pobudka. Rozpoczął się nowy dzień pracy żołnierzy-kierowców.

Gimnastyka, mycie, śniadanie i pododdział oficera Bobryka udaje się na zajęcia.

Jednostka, w której jest oficer Szylberg — intensywnie przygotowuje się do nadchodzącego roku szkoleniowego. Wytężoną pracą w godzinach wolnych od zajęć żołnierze, pod kierownictwem doświadczonych wykładowców i instruktorów szykują sale wykładowe i eksponaty, które pomagać będą młodym kursantom w zdobywaniu wiedzy technicznej.

Oficer Daszkowski zapoznaje nas z przebiegiem prac, mówi o pracy i trudnościach wynikłych przy przygotowaniu jednostki do nadchodzącego okresu szkoleniowego.

Instruktor młodzieżowy Kol. Puziow w czasie omawiania z członkiem zarządu ZMP Kol. Góreckim programu prac, przy przygotowaniu pomocy szkolnych do nadchodzącego roku szkolnego.

Wraz z nim udajemy się do bloku, w którym pododdział oficera Bobryka po skończonych zajęciach politycznych, zajęty jest przy „meblowaniu" nowych sal wykładowych.

Już na parterze budynku, gdzie pracuje pododdział słychać wesołe pogwizdywanie kierowców, którzy w rytm marsza „Traktorzystów" Dunajewskiego, przesuwają ciężki przekrój silnika na jego nowe miejsce w sali motoryzacyjnej. Robota idzie doskonale.

Pododdział podzielony jest na trzy grupy. Pierwsza gruntownie sprząta salę, myje podłogi, okna i drzwi. Druga grupa zajęta jest w tym czasie naprawą uszkodzonych stołów, ławek i stojaków pod eksponaty i tablice. Trzecia natomiast ustawia naprawione meble i pomoce szkolne, urządza wnętrze sali wykładowej. Grupą tą kieruje oficer Bobryk.

— „Pracujemy na taśmie" — mówi on, śmiejąc się. System ten zastosowaliśmy celem szybszego przygotowania sal do nadchodzącego okresu szkoleniowego. Każda grupa wykonuje ściśle powierzone jej zadanie. Dzięki zastosowaniu tego podziału pracy, skróciliśmy czas całkowitego przygotowania jednej sali wykładowej z 12 na 4 godziny.

Szer. Jurasz! Pamiętajcie o nowych tablicach układu chłodzenia! — woła oficer Bobryk do jednego z żołnierzy, który zajęty dekorowaniem i urządzeniem sali wykładowej, mocuje uchwyty tablic poglądowych.

Po chwili ruszamy dalej. Z zainteresowaniem zwiedzamy sale wykładowe, które podzielone zostały na poszczególne tematy szkoleniowe. Zawierają one wszystkie możliwe pomoce celem przystępnego prowadzenia wykładu. Ciekawym, a zasługującym na podkreślenie jest fakt, że każda sala wykładowa, czy też sala zajęć praktycznych posiada przyjemne dla oka i interesująco opracowane tło polityczne, obrazujące np. rozwój przemysłu motoryzacyjnego ZSRR, postęp techniczny wsi radzieckiej itp.

Przechodzimy do następnych budynków, gdzie trwają końcowe prace przy urządzaniu sali tzw. gorącej regulacji silników. Różne typy silników „na chodzie" dają możność przeprowadzania zajęć praktycznych, dokonywania regulacji i usuwania niedomagań, zaznajamiania się z tajnikami techniki samochodowej. W pracy przy urządzaniu tej sali wyróżniają się st. sierż. Frydlewicz oraz kpr. Orłowski.

Donośne ooo... hop! — dochodzi nas z klatki schodowej budynku. To grupa Nr 3 pod kierunkiem st. szer. Mirosza winduje pokaźnych rozmiarów i wagi stół plastyczny do szkolenia poglądowego.

Równocześnie trwają końcowe prace przy przygotowywaniu nowych eksponatów i innych pomocy szkolnych. Cały teren jednostki objęty jest gorączkowymi przygotowaniami do nadchodzącego roku szkoleniowego. Wszyscy pragną przed terminem ukończyć zaplanowane prace.

W sali tzw. „suchego trenażu" rozmawiamy z dowódcą pracującego tu pododdziału. Jest nim młody oficer Caban, syn robotnika łódzkiego.

Salę tą postanowiło urządzić ZMP naszej jednostki — opowiada. ZMP-owcy wykonali do niej wszystkie potrzebne pomoce szkolne. Tak np. ten oto trenażer — mówi oficer Caban, wskazując na pokaźnych rozmiarów przyrząd — wykonał całkowicie jeden z racjonalizatorów naszej jednostki, plut. Kuźniar. Trenażer w połączeniu ze stołem plastycznym daje poważne oszczędności materiałów pędnych podczas nauki jazdy.

Oficer Caban przerywając z nami rozmowę wydaje co chwila polecenia, wskazuje miejsca na przynoszone do sali coraz to nowe eksponaty.

Przygotowanie sprzętu samochodowego dla szkolenia nowych kadr kierowców, jest stawiane jako jedno z podstawowych zadań przed rozpoczynającym się wkrótce nowym rokiem szkoleniowym. Na zdjęciu: oficer Modżyński dokonuje ostatecznego przeglądu samochodu, przeznaczonego do praktycznego szkolenia kierowców.



Plut. Kuźniar — przodownik, racojnalizator wykańcza malowanie stołu z instalalacją elektryczną samochodu.

Na korytarzu pracuje inna grupa, która przeglądając stoły i ławki usuwa drobne uszkodzenia. To ten właśnie zespół pod kierownictwem ZMP-owca kol. Paszko i kol. Góreckiego wykonał, w okresie poprzedzającym urządzenie sal wykładowych i praktycznych, szereg eksponatów, odznaczających się pomysłowością i praktycznością, a także estetycznym i dokładnym wykonaniem. Przy wykonywaniu pomocy szkolnych wyróżnili się również ZMP-owiec Pol Henryk, szer. Jurasz Ryszard, którzy w godzinach wolnych od zajęć wydatnie pomagali przy opracowywaniu i budowie eksponatów. Do urządzenia sal wykorzystano także urządzenia i pomysły racjonalizatorskie plut. Kuźniara i kpr. Brzęczyka, jako materiał do szkolenia praktycznego.

Prace w jednostce trwają jednak nie tylko przy urządzaniu sal wykładowych.

Z oficerem Daszkowskim udajemy się do warsztatów jednostki, gdzie pracują mechanicy przy dokonywaniu przeglądu sprzętu samochodowego przeznaczonego do nauki jazdy.

W tej chwili st. szer. Pol dokonuje przeglądu układu hamulców samochodu. Sprawnie i fachowo wykonuje każdą czynność.

— To dobry specjalista — mówi oficer Daszkowski. — Do wojska wstąpił nie znając zupełnie pracy przy samochodzie. W jednostce zdobył zawód mechanika i dziś jest jednym z najlepszych.

Dzień zbliża się ku końcowi, a prace przy przygotowywaniu sal trwają nieustannie. Zmieniają się w pracy pododdziały, lecz nie zmienia się zapał i energia, z jaką wykonywane są wszystkie czynności.

Przy pożegnaniu, dyżurny oficer mówi nam, że od kilku tygodni nie ma nawet chętnych do wyjścia na miasto. Wszyscy pochłonięci są pracą. Entuzjazm pracy ogarnął wszystkich żołnierzy. Wszyscy oni czują się gospodarzami, szykującymi teren do nowego okresu szkolenia.

Jednostka, w której jest oficer Szylberg przy wydatnej pomocy organizacji Partyjnej i ZMP-owskiej starannie przygotowała się do nowego roku szkoleniowego, gwarantując dostarczenie naszej służbie wysoko wykwalifikowanych kierowców i specjalistów.

JANUSZ KOWALIK

ROZWIJAMY BAZĘ TECHNICZNĄ WSI

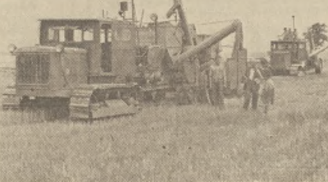
ukryte są w narodzie radzieckim — w masach pracującego chłopstwa. Młodzież radziecka, która za panowania caratu zepchnięta byłaby do roli pastuchów lub jaśniepańskich pachołków, obecnie, w okresie władzy radzieckiej wychowywana na kołchozowej wsi, intensywnie poznawała wszelkie tajniki budowy nowoczesnych pojazdów mechanicznych, opanowywała ich konserwację, obsługę i prowadzenie. Dzięki temu już w roku 1936 całokształt robót rolnych wykonywanych traktorami przez 7 tys. Stacji Maszynowo - Traktorowych wyraził się cyfrą 160 mil. ha (tj. dwa razy więcej, niż w Stanach Zjednoczonych A. P. przy prawie jednakowym obszarze zasiewnym). Według danych urzędu statystycznego Państwowej Komisji Planowania ZSRR w robotach wykonywanych w r. 1937 przy pomocy traktorów i maszyn rolniczych wzięło udział ponad 1,9 mil. ludzi.

Z roku na rok rósł stopień zmechanizowania wsi radzieckiej, coraz większą siecią nowych MTS-ów pokrywał się olbrzymi obszar pierwszego Socjalistycznego Państwa na świecie. Rosła kultura techniczna szerokich mas wiejskich. Żadne inne państwo oprócz ZSRR nie posiadało tak licznie i tak gruntownie przeszkolonej młodzieży, jaką była młodzież kołchozowa, która stanowiła poważne źródło kadr dla broni technicznych Armii Radzieckiej. Dzięki wysokiej technicznej kulturze wsi kołchozowej, w szeregi Armii Radzieckiej wstępowali nowopowołani żołnierze z dużym zasobem wiedzy technicznej. Fabryki radzieckie dostarczały rok rocznie co raz to większe ilości traktorów i maszyn.

Dopiero zdradziecki napad faszystowskich Niemiec na ZSRR zahamował ten wspaniały rozwój stalinowskiego rolnictwa na terenach czasowo okupowanych. Lecz już w kilka lat po zwycięskim zakończeniu wojny, w wyniku powojennej pięciolatki MTS-y otrzymały nowe tysiące doskonałych najbardziej nowoczesnych środków technicznych. W ciągu pięciolatki przemysł radziecki wyprodukował ponad 536 tys. traktorów (w przeliczeniu na traktory 15-konne), ponad 93 tys. kombajnów — w tym 39 tys. kombajnów samochodowych (samobieżnych) i przeszło milion rozmaitych maszyn rolniczych.

Z maszyn tych i traktorów korzysta również nasze polskie rolnictwo. I u nas bowiem Ludowy Rząd troszczy się wydatnie o rozwój gospodarki rolnej. Wieś polska na drodze swego socjalistycznego postępu, chcąc nadążyć za tempem rozwoju przemysłowego, otrzymuje coraz mocniejszą bazę techniczną. I u nas powstały po wsiach stacje maszynowo-traktorowe pod nazwą Państwowych Ośrodków Maszynowych.

Dziś, gdy znajdujemy się już w drugim roku Planu 6-letniego i coraz pewniej kroczymy do socjalizmu, przebudowa i unowocześnienie gospodarki wiejskiej są niemniej ważnym zagadnieniem, niż rozbudowa przemysłu. Toteż rolnictwo nasze otrzymuje za pośrednictwem POM-ów, obok traktorów i maszyn produkcji krajowej, traktory i kombajny sprowadzane z zagranicy — głównie ze Związku Radzieckiego. Ale pomoc ZSRR polskiemu rolnictwu nie ogranicza się do dostarczenia poważnych ilości nowoczesnego sprzętu rolniczego. W oparciu o doświadczenia radzieckiej nauki i agrotechniki stosujemy z powodzeniem najbardziej postępowe metody uprawy roli, płodozmiany, hodujemy nowe odmiany kultur rolnych.



Radzieckie kombajny przy pracy.

W walce o nową postępową wieś polską nie będziemy zrażali się trudnościami. Pamiętając sukcesy radzieckiego rolnictwa, jakie dzięki konsekwentnemu realizowaniu wskazań WKP(b) stały się udziałem pracującego chłopstwa Związku Radzieckiego, będziemy bezustannie rozbudowywali siłę i bazę techniczną wsi polskiej. Jesteśmy pewni, że polskie POM-y, wzorując się na radzieckich MTS-ach, staną się rzeczywiście — jak to miało miejsce w ZSRR, główną dźwignią postępu na wsi. Że dzięki ich wysiłkowi i pracy nie tylko zostaną przezwyciężone wszelkie trudności, ale również przyśpieszony marsz do socjalizmu całego pracującego chłopstwa.

Andrzej Zymirski

JAZDA MOTOCYKLEM M 72 z przyczepką

Wzrastająca ilość doskonałych radzieckich motocykli M-72, w służbie naszej motoryzacji, wymaga od nas umiejętności jeżdżenia i obsługiwania nowego sprzętu. Chcąc więc podnieść poziom techniki jeżdżenia z przyczepką — tak na szosie jak i w terenie — artykuł ten poświęcamy sprawie umocowania przyczepki, ustawiania jej i samej technice jazdy.

Motocykl z przyczepką jest pojazdem dwuśladowym i z tego powodu tak, jak i samochód, musi odpowiadać pewnym podstawowym wymogom odnośnie jego prowadzenia i stateczność. Innymi słowy znana nam zbieżność kół przednich w samochodzie, jak również kąt ich pochylenia, mają swoje odpowiedniki w motocyklu z przyczepką.

Spójrzmy na rysunek nr 1, który przedstawia schemat motocykla z ramą przyczepki i kołem. Odpowiednie ustawienie koła przyczepki w stosunku do osi podłużnej motocykla, umożliwi nam lekkie i swobodne prowadzenie, którego cechą jest jazda przy całkowitym obciążeniu motocykla i wózka niepowodująca jakiegokolwiek „ściągania" kierownicy w stronę wózka lub przeciwną. Poza tym kierownica nie może zdradzać tendencji do wpadania w chybotanie, dające wężowy ślad przedniego koła. Ustawienie takie osiągniemy przez przyłożenie dwóch sztywnych listew drewnianych do koła przyczepki i do kół motocykla, oczywiście o gładkiej i twardej powierzchni. Listwy te wystające poza motocykl do tyłu i tyleż samo przed przednie koło, powinny być zbieżne w stosunku do siebie o 20 do 25 mm. Opierając się na rysunku nr 1 ustawienie to wyrazi się:

Rys. 1.

— odcinek A mniej odcinek B = 20 do 25 mm. Każde inne ustawienie, jak np. nadmierna zbieżność lub co gorsze rozbieżność kół jest całkowicie błędne i oprócz znacznych oporów toczenia, nadmiernego zużycia paliwa i ogumienia powoduje utrudnione prowadzenie motocykla i zmniejsza przyczepność kół do jezdni.

Drugim punktem o którym wspomnieliśmy na wstępie jest konieczność ustawienia kąta pochylenia kół. W motocyklu z przyczepką, oczywiście rozumiemy pod tym kąt odchylenia motocykla od pionu. Popatrzmy, więc na rysunek nr 2, który wyjaśnia nam całkowicie ustawienie koła wózka, którego płaszczyzna musi być prostopadła do nawierzchni i motocykla, który musi być odchylony od pionu o mniejwięcej 2° w stronę przeciwną od wózka. Należy podkreślić, że każde inne ustawienie np. pochylenie motocykla na wózek, powoduje tylko stałe ściąganie kierownicy w stronę wózka, a więc znów złe prowadzenie, duże opory toczenia itp. objawy nie mówiąc już o niezwykle męczącym dla kierowcy prowadzeniu takiego pojazdu.

Rys. 2.

Z chwilą więc, gdy motocykl mamy już przygotowany do jazdy, jeżeli chodzi o jego dobre prowadzenie i trzymanie się drogi przystąpmy do omówienia zasad samej jazdy z wózkiem.

Pierwszą i naczelną zasadą jest: **„Bezpieczna i pewna jazda na motocyklu z przyczepką, uzależniona jest poza odpowiednim ustawieniem tego zespołu od dobrego stanu jego złącz i zaczepów oraz od technicznej sprawności samego motocykla".**

Aby opanować doskonale technikę jazdy na motocyklu z przyczepką, musimy pamiętać o tzw. sile bezwładności wózka, która w wielu wypadkach podczas jazd szkoleniowych i pierwszych kroków na motocyklu z wózkiem, będzie powodować **dość przykre niespodzianki.**

gaz

Rys. 3.

Spójrzmy na rys. 3. W przeciwieństwie do dwuśladowego pojazdu jakim jest samochód mający zawsze parę lub dwie pary kół pędnych, motocykl z wózkiem pomimo, że jest również pojazdem dwuśladowym, posiada napęd tylko na jedno koło. Dlatego też w momencie dodania gazu (linia przerywana) przyśpiesza motocykl a dopiero po pokonaniu siły bezwładności wózek i przy zamknięciu gazu (linia ciągła) znów najpierw zwolni motocykl a później wózek, który stara się posunąć do przodu na zasadzie siły bezwładności. Objawy towarzyszące temu podczas jazdy są następujące:

W momencie dodania gazu, motocykl zawsze ściąga na stronę wózka a w momencie zamykania gazu jest odpychany w stronę przeciwną od wózka.

To ściąganie lub odpychanie w kierunkach bocznych, wykorzystujemy przy pokonywaniu zakrętów, w których zachowujemy następującą kolejność czynności:

a) zakręt w lewo z prawym wózkiem — dojeżdżamy do zakrętu z równym gazem,
b) przed samym łukiem odejmujemy gaz przez co siła bezwładności wózka wpycha jakgdyby motocykl w lewy zakręt,
c) po 2/3 łuku dodajemy stopniowo gazu.

To samo odnosi się do zakrętu w prawo z wózkiem po lewej stronie. A teraz sytuacja w prawym zakręcie z prawym wózkiem:

a) w odpowiedniej odległości przed zakrętem odejmujemy gaz i wyhamowujemy do odpowiedniej szybkości,
b) na początku łuku dajemy niewiele gazu, tak aby motocykl lekko przyśpieszał przez co bezwładność wózka ciągnie motocykl w prawo i ułatwi nam przebycie zakrętu.

Pamiętać trzeba, że to samo odnosi się do motocykla z lewym wózkiem w lewym zakręcie.

Musimy zwrócić tu uwagę na wyczucie niezbędne w takich sytuacjach. Umiarkowana szybkość na zakręcie jak również umiarkowane dodawanie gazu gwarantują bezpieczną jazdę, podczas gdy nadmierna szybkość, dość trudna do oceny szczególnie dla kierowcy, który przedtem jeździł na solówce, może spowodować np. podniesienie się wózka w zakręcie i przewrócenie zespołu.

Zrozumieć bowiem trzeba, że siłą bezwładności wózka na zakręcie np: przy prawym wózku w prawym zakręcie, po przekroczeniu pewnej granicy szybkości spowoduje z początku lekkie podniesienie się koła wózkowego, a następnie przy zwiększeniu szybkości o zaledwie 2 — 3 km/godz. gwałtowne podniesienie się całego wózka i przewrócenie przez motocykl na lewą stronę. Ratunkiem wtedy, na który może nie być miejsca na drodze jest gwałtowne skręcenie w lewo z równoczesnym zamknięciem gazu.

To samo, ale w groźniejszych następstwach może zdarzyć się przy zakręcie w lewo z prawym wózkiem lub przy ostrym zakręceniu w miejscu (nawracanie). Otóż wtedy teoretycznie bezpieczniejszy zwrot może spowodować tak duży moment bezwładności motocykla, że cały zespół przewróci się przez czub wózka na prawą stronę do góry kołami.

Z powyższych wskazówek widzimy więc, że jazda motocyklem z wózkiem bynajmniej nie jest trudna jeżeli kierowca i pasażer znając zasady teoretyczne i praktyczne, będą z sobą współpracowali podczas jazdy. Współpraca ta występująca w swej szczytowej formie na wyścigach motocykli z wózkami, polega na „przesuwaniu" środka ciężkości wózka przez wychylanie się pasażera, motocykla — przez przesiadanie się kierowcy na bok siodła — i daje w rezultacie możliwość pokonywania zakrętów z większą szybkością, pewniejszego ruszania dzięki obciążeniu tylnego koła motocykla przez pasażera, który wychyla się z wózka opierając ciało o tylne siodełko.

O jeździe w terenie, która wymaga obszerniejszego omówienia, zajmiemy się w najbliższej przyszłości.

KIEROWCO zatrzymaj się!

Zbliża się okres gołoledzi, mgły i opadów śnieżnych. Niebezpieczeństwo czycha na Was nie tylko na szosach, lub w miastach przy szybkiej jeździe. Wypadki mogą się również przytrafić niespodziewanie nawet przy szybkości kilku kilometrów na godzinę. Takimi właśnie niebezpiecznymi miejscami są skrzyżowania z torami tramwajowymi, szczególnie w takich miejscach, jak pokazuje nam rys. 1 i 2.

Rys. 1.

Dbaj o życie własne i Twych bliźnich, dbaj o powierzony Ci sprzęt. Pamiętaj, że minimalna nieuwaga na oblodzonej jezdni, nawet tylko o 2 metry dłuższe hamowanie i zderzenie gotowe. Takich sytuacji jak na rys. 1 i 2 w ruchu miejskim może Ci się przytrafić codziennie kilka.

Rys. 2.

Ale nie tylko na skrzyżowaniu możesz być zagrożony przez tramwaj. Popatrz na rys. nr 3. Ulice z torami tramwajowymi po jednej stronie i to przy samym krawężniku trafiają się dość często. A sytuacje z wyprzedzeniem stojącego pojazdu, wtedy gdy na tej samej wysokości znajduje się tramwaj też nie należą do rzadkości.

Rys. 3.

A więc jeszcze raz uwaga! Oblodzona nawierzchnia, mgły i opady śnieżne wymagają zdwojenia uwagi i zmniejszenia szybkości jazdy.

STÓŁ PLASTYCZNY

Jedną z niezbędnych pomocy szkolnych na sali motoryzacyjnej jest stół plastyczny. Stół plastyczny do szkolenia samochodowego powinien posiadać następujące elementy:

1) Wycinek miasta ze wszystkimi możliwymi sytuacjami
 — ulice główne, boczne i jednokierunkowe
 — regulacja ruchu na skrzyżowaniach światłem i przez milicjanta
 — place, mosty, tunele.
2) Drogi z następującymi sytuacjami
 a) wjazdy, zjazdy na autostradę
 b) przejazdy przez tory kolejowe strzeżone i niestrzeżone
 c) zakręty pod różnymi kątami
 d) drogi pod górę i z góry.
3) Park samochodowy ze wszystkimi elementami (punkt kontrolny, punkt obsługi technicznej, park postoju, punkt zaopatrzenia MPS, magazyny).
4) Modele samochodów ciężarowych, osobowych i uprzywilejowanych (straży ogniowej, sanitarki), modele tramwaji, kolei itp.

Tego rodzaju stół plastyczny umożliwia prowadzenie zajęć z wyszkolenia samochodowego na następujące tematy, stosując przy tym metodę poglądową:

— Przepisy ruchu kołowego w mieście i na drogach
— Organizacja parku samochodowego (elementy parku, organizacja pracy w parku i ochrona parku).
— Przewozy samochodowe (zasady jazdy w kolumnie, formowanie szyków, skład kolumny somochodowej) obrona i ochrona p. lotnicza i p. pancerna kolumny samochodowej.

BUDOWA STOŁU

Wykonanie stołu, jego rozmiary, materiał jaki użyjemy, wygląd zewnętrzny uzależniony jest miejscowymi warunkami. Poniżej podajemy ogólny plan prac koniecznych przy budowie stołu plastycznego.

WYKONUJEMY pomoce NAUKOWE

Pierwszą, wstępną pracą będzie sporządzenie planu stołu plastycznego na papierze, rozplanowanie dróg, ulic, torów kolejowych, miejsca na park samochodowy.

Druga czynność to wykonanie z desek odpowiednich rozmiarów stołu z bocznymi listwami. Wymiary stołu są uzależnione od wielkości sali motoryzacyjnej. Stół jednak niepowinien być zbyt mały, gdyż wówczas drogi byłyby bardzo wąskie i poszczególne modele bardzo małe oraz niezbyt duży, aby był łatwy dostęp do każdego miejsca stołu.

Następną czynnością będzie wykonanie terenu. Najlepiej teren wykonać z masy papierowej, którą łatwo można dostać w każdej fabryce tektury, papieru lub celulozy. Masę trzeba namoczyć, zmieszać z klejem stolarskim i odpowiednio formować na powierzchni stołu. Dla lepszego trzymania się masy na powierzchni stołu trzeba powbijać małe gwoździe. Po wyschnięciu otrzymujemy gładki teren, a stół będzie o wiele lżejszy od stołu, gdzie teren jest wykonany z gipsu lub gliny. Równocześnie możemy wykonać modele budynków, samochodów, tramwaji, kolei itp., najlepiej z drzewa, które malujemy farbą olejną.

Końcowa czynność to montowanie i malowanie terenu.

Jest to ogólny schemat, a sposób wykonania poszczególnych prac, to duże pole popisu dla racjonalizatorów naszej służby (np. założenie instalacji elektrycznej w mieście, regulacji świetlnej na skrzyżowaniach, wykonanie modeli samochodów typowych itp.)

POSŁUGIWANIE SIĘ STOŁEM PLASTYCZNYM

Wykorzystanie stołu plastycznego jest uzależnione od tematu, jaki jest przerabiany. Gdy omawiane są np. przepisy ruchu kołowego wtedy instruktor może pokazywać charakterystyczne sytuacje ,jakie może spotkać kierowca podczas jazdy i uczyć, jak należy w danym wypadku postąpić. Może stwarzać takie różnorodne sytuacje, a kursanci kolejno sami rozwiązują. Np. 3 samochody na skrzyżowaniu ulic równorzędnych, który ma pierwszeństwo przejazdu?. — Kursant podchodzi do stołu i pokazuje samochód, który po prawej stronie ma wolną ulicę itp.

Dla łatwiejszego manewrowania modelami samochodów, tym bardziej wówczas, gdy stół jest duży, można wprowadzić następujące ulepszenie:

— Na wierzch każdego samochodziku przybić blaszkę żelazną (o ile samochód jest z drzewa). Posługujemy się drewnianym kijem zakończonym rdzeniem żelaznym, owiniętym zaizolowanym drutem, którego końce łączą się ze źródłem prądu (elektromagnes). Na drugim końcu kija znajduje się włącznik prądu — przycisk, który jeżeli naciskamy, zamykamy obwód, jeżeli zaś puszczamy — obwód zostaje przerwany. Za ten koniec trzyma kursant, drugim zaś (rdzeniem żelaznym) dotyka blaszki na modelu samochodu, który w ten sposób prowadzony jest po stole plastycznym. Tego rodzaju przyrząd jest bardzo prosty, a jednocześnie ułatwia bardzo posługiwanie się modelami.

mjr. T. Fopp

plut. A. Wapiennik



KIEROWCA CIĄGNIKA ARTYLERYJSKIEGO *w zimie*

Niedawno rozmawiałem z jednym kierowcą gąsienicowego ciągnika artyleryjskiego. Dla dyskrecji nie wymienię tu jego nazwiska. Z dumą spojrzał on na swego potężnego „konia", pieszczotliwie poklepał go po gąsienicy i chełpliwie rzekł: — „Co mi tam zima, on sobie zawsze poradzi".

Zgodzicie się zapewne wszyscy, Koledzy, że ów kierowca przejawił nadmierną chełpliwość. Prawda, że każdy z nas ma głębokie zaufanie do wspaniałej techniki, w którą wyposażone jest nasze wojsko, jednakże wiemy wszyscy, że trzeba ją należycie przygotować do trudnego okresu zimowego.

Niesłusznym jest także polegać jedynie na swym pojeździe. Najlepiej nawet przygotowany technicznie ciągnik, czy samochód zawiedzie kierowcę nie umiejącego właściwie go chronić przed ujemnymi skutkami zimna, sprawnie go prowadzić przez błoto, śnieg i po gołoledzi.

Każdy kierowca gąsienicowego ciągnika powinien zrozumieć, że zima stanowi poważne utrudnienie nie tylko w użytkowaniu samochodów, lecz również mimo ich znacznej mocy i szerokich gąsienic dla ciągników.



Fakt ten dobrze zrozumieli kierowcy ciągników artyleryjskich Armii Radzieckiej. Dzięki wszechstronnemu opanowaniu trudnej sztuki chronienia, obsługiwania i właściwego prowadzenia swych ciągników nie zawiodły one ich nigdy w boju, nawet w czasie najostrzejszej zimy.

Krótki okres, który dzieli nas od rozpoczęcia mrozów i opadów śnieżnych powinniśmy wykorzystać dla gruntownego doświadczenia i pogłębienia wiadomości z dziedziny eksploatacji traktorów w zimie. Nie zaskoczą nas wówczas, ani nie będą mogły przeszkodzić nam w wykonywaniu ćwiczebnego zadania przeszkody w postaci głębokiego śniegu, lodu czy silnego mrozu w czasie pobytu na obozie zimowym.

Samokształcenie nasze zacznijmy od poznania sposobów zwalczenia podstawowej trudności okresu zimowego i uruchomienia zimnego silnika ciągnika.

URUCHOMIENIE ZIMNEGO SILNIKA.

Z doświadczenia ubiegłego roku pamiętamy, że w pierwszym rzędzie należy w tym celu zimny silnik rozgrzać. Rozgrzewanie chłodnych silników wykonuje się w zależności od posiadanych środków: parą, gorącą wodą lub gorącym powietrzem ze specjalnych podgrzewaczy, wlewając przy tym jednocześnie do miski olejowej silnika podgrzany olej. Podgrzewanie oleju normalnie przeprowadzamy za pomocą specjalnego podgrzewacza wodo-olejowego. W warunkach polowych w braku tego rodzaju urządzenia, wodę i olej podgrzewamy w beczkach, bańkach itp.

Rozgrzewając silnik gorącą wodą i gorącym olejem pamiętać musimy o następujących zasadach:

1) Dostarczyć do ciągnika odpowiedniej ilości gorącej wody i oleju. Pamiętać, że do rozgrzania silnika przy temperaturze od — 20° do — 30° C potrzeba od 1,5 do 2,5-krotnego napełnienia gorącą wodą systemu chłodzenia.

2) Olej należy zagrzać do temperatury od 70° do 120° C, a wodę od 70 stopni do 90° C.

3) Wlewać wodę najpierw o temperaturze około 60° C przy otwartych kranikach spustowych, a następnie gorętszą aż do 90° C.

4) Kraniki zamknąć dopiero przy stwierdzeniu, że wycieka z nich naprawdę ciepła woda. Równocześnie należy zbadać czy wał korbowy można bez trudu obracać. Gdy wału przekręcić nie można, to należy jeszcze dolewać gorącej wody.

5) Napełnienie gorącym olejem winno być zakończone równocześnie z zakończeniem wlewania wody.

6) Przy bardzo silnych mrozach stosować akumulatory pomocnicze, ze względu na obniżenie ich wydajności.

7) Przy ciągnikach z silnikami rozruchowymi, stosować „podlewanie" benzyny lekkiej, przez otwory świec lub specjalnie do tego przeznaczone kraniki w cylindrach tych silników.

8) Po uruchomieniu silnika, sprawdzać na zegarze kontrolnym ciśnienie oleju i nie ruszać natychmiast z miejsca, aż do momentu całkowitego rozejścia się oleju po całym silniku.

9) Chłodnicę zakrywać tekturą lub dyktą z pozostawieniem małego przelotu powietrza w zależności od wskazań zegara temperatury.

PROWADZENIE CIĄGNIKA W ZIMIE.

Obecnie, gdy zaznajomiliśmy się już z podstawowymi zasadami uruchamiania zimnego silnika przejdźmy z kolei do przypomnienia sobie metod prowadzenia ciągnika w zimie.

Podstawowym zagadnieniem umiejętnego poruszania się w terenie jest pokonywanie w sposób prawidłowy takich trudności, jakie stawia przed ciągnikiem — błoto, rozmokła glina lub śnieg. Podane tu rodzaje „utrudnień" w poruszaniu się ciągnika nie stanowią niebezpieczeństwa bezpośredniego tylko dla niego, lecz także i dla sprzętu holowanego za nim.

Pamiętać więc należy, że podstawowym warunkiem jest przy ciągniku gąsienicowym, przebywanie groźnych odcinków, możliwie z równomierną szybkością, w prostej linii bez zmiany biegów. Gwałtowna zmiana kierunku jazdy może spowodować zbyt duże obciążenie przekładni i zespołów pędnych wskutek „zarycia" się jednej gąsienicy i zmusi kierowcę do wciśnięcia dźwigni sprzęgła głównego, a więc zatrzymania się na miejscu. Ruszanie zaś nie zawsze może się udać, gdyż popchnięcie wielkiej masy ciągnika z miejsca na miękkim podłożu, wymaga znacznie więcej mocy niż utrzymanie jego szybkości podczas jazdy przez ten sam teren. Szczególnie niebezpieczną i pełną niespodzianek jest jazda zimą w terenie zaśnieżonym. Śnieg bowiem kryje pod sobą wszelkie nierówności terenu i często można znaleźć się w rowie lub jakimś zagłębieniu, dobrze pokrytym śniegiem. W wypadku ugrzęźnięcia, po odczepieniu holowanego sprzętu, należy rozpocząć systematycznie (nie nerwowo i na tempo) przygotowania do wydobycia się z groźnego miejsca. Przy ciągniku gąsienicowym, należy to wykonywać w sposób następujący: znaleźć okrąglak lub ostatecznie ściąć odpowiednie drzewo o długości przekraczającej szerokość ciągnika i podłożyć je w poprzek do kierunku jazdy, pod gąsienice. Następnie linką stalową przywiązać drzewo do członów gąsienicy, uruchomić silnik, włączyć najniższą przekładnię i powoli puszczać sprzęgło. Praca gąsienic wciągnie początkowo drzewo na kilkanaście centymetrów pod ciągnik, a następnie ulegnie ono takiemu wciśnięciu w teren, że ciągnik nad nim przejdzie. Należy uważać, że w odpowiednim momencie zatrzymać gąsienicę i odczepić drzewo, a w razie potrzeby powtórzyć ten zabieg od nowa.



Aby dokładniej rozpatrzyć większość spotykanych warunków terenowych podczas zimy „przejeżdżamy" przez następujące przeszkody:

1) Spadki i wzniesienia pokonujemy po rozpoznaniu ich stanu nachylenia, długości i spoistości gleby itd. Jedziemy wtedy na niskiej przekładni, nie zwiększając szybkości ani nie zmieniając biegów, możliwie prostopadle do stoku, pamiętając, że przy ostrym zjeździe skręt w lewo następuje przez włączenie sprzęgła prawej gąsienicy, a w prawo — lewej.

2) Przejazd przez rowy wykonywać na niższej przekładni, tylko prostopadle do rowu celem uniknięcia wywrócenia się ciągnika. Pokonywanie rowów z nasypami powinno być w zasadzie przeprowadzone tak samo, z obowiązującym tu i tam lekkim wyłączaniem sprzęgła w momencie opuszczania przodu ciągnika w dół do rowu i stopniowym przyśpieszeniem obrotów silnika wraz z wzrastającymi oporami toczenia.

Podczas każdorazowej jazdy ciągnikiem gąsienicowym w terenie, holując sprzęt artyleryjski należy pamiętać o tym, że przewaga gąsienic nad kołami jest bardzo duża, gdyż te ostatnie mając małe powierzchnie przylegania do nawierzchni odznaczają się dużym naciskiem jednostkowym. Należy więc unikać takich miejsc, gdzie ciągnik mógłby przejść, a sprzęt holowany utkwiłby lub mógł się w niebezpieczny sposób przechylić.

Z tego widać, że jak najlepsze i najpewniejsze wykorzystanie zdolności pociągowej silnika jest zależne jedynie od kierowcy, jego decyzji i szybkiej orientacji. Stan zaś powierzonego mu sprzętu i jego żywotność jest ściśle związana z metodami, jakie on stosuje poruszając się w terenie. Wszelkie przeciążanie silnika, używanie za wysokich przełożeń oraz gwałtowne włączanie i wyłączanie napędu, skracają żywot mechanizmów.

CHROŃ CIĄGNIK NA POSTOJU

Kierowco ciągnika pamiętaj, że na postoju w miejscu parkowania w okresie zimowym należy bezwzględnie przestrzegać następujących przepisów:

1) Po zatrzymaniu rozgrzanego silnika wypuścić z niego olej.

2) Wypuścić wodę z układu chłodzenia, zostawiając wszystkie kraniki otwarte.

3) Po ścieknięciu wody obrócić parę razy korbą lub rozrusznikiem, aby wydalić wodę z pompy wodnej.

4) Wyjąć również akumulatory i pozostawić je w ciepłym miejscu.

5) Przy dużym mrozie należy usunąć paliwo z pompy podającej.

MASKUJ CIĄGNIK W ZIMIE



Rys. 1.

Zamaskowany gałęziami ciągnik, hełm żołnierza piechoty, czy zwiadowcy „udekorowany" pękiem trawy — to codzienny widok, który dobrze wyrył się nam w pamięci podczas letnich ćwiczeń.

Błędem byłoby jednak sądzić, że maskowanie stosować można jedynie na wiosnę i w lecie. Rzecz jasna, że jest ono łatwiejsze wówczas, gdy bujnie rozkwitła przyroda sama przychodzi nam z pomocą, dostarczając obfitego materiału maskującego i ułatwiając ukrycie się przed obserwacją wroga. Tym większą zatym uwagę poświęcić musimy maskowaniu w zimie, gdy brak jest naturalnego tła maskującego, a ciągniki i działa wyraźnie odcinają się od białej płaszczyzny śniegu.

Na tle pokrywy śnieżnej najlepiej ukryć ciągnik przed obserwacją malując go na biało, lub przykrywając białym pokryciem. W warunkach polowych malujemy ciągniki na biało wapnem. Jest ono odporne tak na światło, jak i na warunki atmosferyczne. Trzeba tylko uważać aby pomalowanych powierzchni nie moczyć kwasami lub benzyną, ponieważ powoduje to zmywanie farby. Jako utrwalacza używamy kleju. Przygotowuje się go z kleju malarskiego lub stolarskiego, który po rozdrobnieniu i wymoczeniu w wodzie (10 — 12 godz.) gotuje się na słabym ogniu. Na jedną część wagową kleju bierze się 8 — 10 części wody. Podczas malowania na mrozie (poniżej 1°C) na 1 wiadro utrwalacza dodaje się 1 kg soli kuchennej.

Rys. 2.

Zastosowanie plandeki maskującej z białego płótna pokazuje rys. 1 i 2.

W wielu wypadkach szczególnie z braku drogiego i łatwo niszczącego się materiału jakim jest płótno, do maskowania używamy siatek ochronnych. W zimie należy uprzednio przetkać siatkę gałązkami, przysypać igliwem i dopiero wówczas pokryć warstwą śniegu.



Rys. 3.

Dalszym sposobem maskowania ciągników szczególnie w czasie dłuższych postojów jest budowanie specjalnych garaży na śniegu. Budowę takiego garażu pokazuje nam rys. 3. Łatwiejszą i szybszą w budowie formą garażu śnieżnego jest hangar maskujący ze śniegu.

Wykonujemy go, wiążąc z żerdzi ramy, które ustawiamy w miejscu przeznaczonym na ścianę i wypełniamy cegłami ze śniegu. Na dach hangaru kładziemy kratę z cienkich żerdzi, opierając jeden jej koniec na ścianie, drugi zaś na gruncie zbocza, przy którym budujemy hangar.



Rys. 4.

Na kratę kładziemy gałęzie sosnowe, słomę i zasypujemy je cienką warstwą śniegu. Wejście i wyjście zawieszamy płachtami z zamrożonym na nich śniegiem.

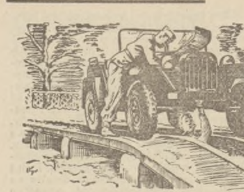
W czasie wojny z faszystami niemieckimi dużą rolę odgrywały pozorne objekty wykonywane przez żołnierzy ze śniegu i gałązek. Niejednokrotnie lotnictwo hitlerowców zbombardowało taki „transport" lub pojedyńczy pojazd, podczas gdy nasze ciągniki stały tymczasem spokojnie nietknięte w ukryciu.

Na rysunku 4 i 5 pokazany jest pozorny ciągnik. Wykonanie „ciągnika" trwa około 6 godz. Dla zbudowania pozornego ciągnika posługujemy się żerdziami i śniegiem. Konstrukcję stanowią wbite w śnieg żerdki, które wypełniamy śniegiem uklepując go łopatą. Dla wzmocnienia konstrukcji oraz celem zwrócenia uwagi nieprzyjaciela, ciągnik przykrywamy powtykanymi w śnieg gałązkami. Stwarza to pozory źle zamaskowanego pojazdu.



Rys. 5.

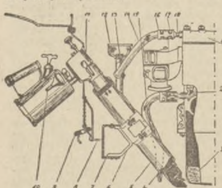
ppor. N. Michciak



pomocnicze urządzenia w ZIMIE

PODGRZEWACZ ROZRUCHOWY SILNIKA GAZ-51

W transporcie samochodowym znane są różne kostrukcje podgrzewaczy rozruchowych. Jedną z najbardziej znanych konstrukcji tego typu jest podgrzewacz rozruchowy z grzejnikiem benzynowym zastosowany przez Gorkowskie Zakłady Samochodowe im. Mołotowa, na samochodach Gaz-51. Podgrzewacz ten umieszczony na stałe w samochodzie całkowicie zabezpiecza podgrzewanie uruchomionego silnika. Zaletą jego, jak zresztą wszystkich podgrzewaczy rozruchowych jest fakt, że podgrzewanie silnika można przeprowadzić nie tylko w garażu, ale w dowolnym miejscu. Podgrzewacz rozruchowy silnika Gaz-51 przedstawiony jest na załączonym rysunku.



1 — głowica cylindrów, 2 — płaszcz wodny kadłuba, 3 — olej w misce olejowej silnika. 4 — kurek spustowy kotła, 5 — kocioł podgrzewacza, 6 — wspornik, 7 — prawa podłóżnica ramy, 8 — wspornik błotnika, 9 — pokrywka kotła, 10 — lejek do napełniania grzejnika, 11 — grzejnik benzynowy, 12 — lejek wlewu kotła, 13 — korek wlewu, 14 — górny przewód kotła, 15 — dolny przewód kotła, 16 — złącze, 17 — opaska ściągająca, 18 — nasadka.

Grzejnik benzynowy — 11, wstawia się do rury grzejnej kotła — 5 z pod prawego błotnika. W celu łatwiejszego ustawienia grzejnika przednie koła samochodu skręca się w skrajne lewe położenie.

Podgrzewanie silnika odbywa się w następującej kolejności:

Rozpala się grzejnik podgrzewacza, zamyka się kurki spustowe układu chłodzenia, wykręca się korek — 13, w lejku wlewowym — 12, wstawia się grzejnik do rury podgrzewacza i niezwłocznie napełnia się podgrzewacz i płaszcz wodny kadłuba silnika wodą do poziomu otworu wlewowego (około 5 l), następnie zakręca się korek w lejku.

Podgrzewanie silnika odbywa się za pomocą pary, która tworzy się w kotle podgrzewacza rozruchowego. Podgrzewanie silnika do temperatury 45 — 50°C przy temperaturze otoczenia 15 — 20°C poniżej zera trwa około 15 — 20 minut, a przy mrozach do — 30°C około 30 — 40 minut. Rura grzejna podgrzewacza umieszczona jest tak, aby gorące gazy, wychodzące z niej, ogrzewały miskę olejową silnika, podgrzewając jednocześnie olej. Kiedy silnik jest podgrzany należy go uruchomić, po czym całkowicie zapełnić układ chłodzenia wodą przez wlew chłodnicy.

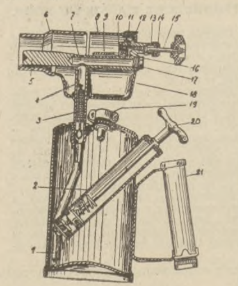
Schemat urządzenia grzejnika benzynowego pokazany jest na rysunku. Przy pomocy lejka przez wlew zamykany korkiem — 19, nalewa się benzynę do zbiornika pojemności 3 l. Ciśnienie w zbiorniku uzyskuje się przez sprężanie powietrza pompką — 2. Benzyna przedostaje się do silnika rurką — 1, przechodząc przez filtr siatkowy — 3. W kanale poziomym — 7, benzyna częściowo ulega odparowaniu. Tworzeniu się pary sprzyja silne nagrzanie sworznia żarowego (do koloru czerwonego) w czasie pracy.

W dalszym ciągu benzyna i jej pary, kanałem pionowym — 16, dostaje się do górnej części palnika, gdzie rozpyla się dyszy — 10, spalając się następnie w osłonie — 6, palnika. Do regulacji długości płomienia służy zawór regulacyjny — 15.

Celem rozpalenia lampy odchyla się do góry pokrywę palnika — 8, nalewa się do miski — 18, benzynę i zapala. Rozgrzanie sworznia żarowego trwa 10 — 15 min., po czym można otworzyć zawór regulacyjny. Sprawna lampa pali się równym płomieniem z lekkim syczeniem. Aby w czasie podgrzewania ciśnienie szybko nie opadło i nie było potrzeby podpompowywania powietrza, należy wlać benzynę do zbiornika do 3/4 pojemności. Po każdych 40 — 50 godzinach pracy, należy oczyścić kanały lampy drucianym skrobakiem i specjalnymi szczoteczkami po wykręceniu korków — 17 i — 11. Przeczyszczenie dyszy — 10, przeprowadza się przy pomocy igły.

Lampa podgrzewająca

1 — rurka zasilająca, 2 — pompka powietrzna, 3 — filtr siatkowy, 4 — rurka pionowa, 5 — sworzeń żarowy, 6 — osłona palnika, 7 — kanał poziomy palnika, 8 — pokrywa palnika, 9 — ekran, 10 — dysza palnika, 11 — korek pionowego kanału palnika, 12 — zasuwa pokrywy, 13 — uszczelka zaworu, 14 — nakrętka uszczelki, 15 — zawór regulacyjny, 16 — kanał pionowy palnika, 17 — korek kanału poziomego, 18 — miska palnika, 19 — korek zbiornika, 20 — rękojeść pompki, 21 — rękojeść grzejnika lampy.



KIEROWCO POKONUJ SENNOŚĆ

Często zdarzają się długie wyjazdy służbowe i często po jakiejś naprawie czeka nas jeszcze długa droga. Znużenie i senność za kierownicą są oprócz alkoholu największym niebezpieczeństwem dla kierowcy i wozu. Gdy powieki zamykają się same, a na drodze snują się pierwsze „zjawy senne" należy się natychmiast zatrzymać, gdyż dalsze losy pasażerów, wozu, ładunku i kierowcy zależą tylko od przypądku.

Niektórzy kierowcy ratują się przed zaśnięciem w takich momentach głośną rozmową z pasażerami, śpiewem, paleniem papierosów itp., wreszcie nawet przez jazdę z otwartym oknem bocznym, lub uchyloną szybą przednią.

Naszą radą, popartą długimi doświadczeniami i praktyką jest:

— zatrzymać się natychmiast, wyjść z wozu, odbyć mały marsz pieszy, wypić coś gorącego lub wykonać parę ćwiczeń gimnastycznych.



Rdza nieprzyjacielem SAMOCHODU

Nawet dla laika nie jest tajemnicą, że olbrzymią większość materiału użytego do budowy samochodu stanowi stal i żeliwo. Laik wie również, to, że materiały pod wpływem wody i powietrza pokrywają się czerwonym związkiem chemicznym — rdzą, która po pewnym czasie może zniszczyć przedmiot stalowy czy żeliwny. Daje się to łatwo zauważyć na przykładzie stalowej blachy, którą rdza zdolna jest przegryźć na wskroś.

Aby zapobiec rdzewieniu i jego skutkom zastosowano do stali dodatki stopowe. Tak powstały stale nierdzewne. Stale te jednak są drogie i ogólne ich stosowanie byłoby nieekonomiczne. Dlatego większość elementów konstrukcyjnych samochodu wykonywana jest ze zwykłej stali węglistej. Czynnikiem chroniącym je przed rdzą są:

1) pokrywanie cienką warstwą innego metalu odpornego na działanie rdzy, jak nikiel, chrom, kadm, cynk i inne,

2) cementacja,

3) wytwarzanie na powierzchni warstwy ze związków chemicznych,

4) malowanie i lakierowanie,

5) praca części w smarze.

Piękny lakier samochodu jest więc nie tylko czynnikiem estetycznego wyglądu.

Kierowco. Aby ustrzec samochód przed rdzą nie wystarczają tylko te środki o których była mowa, lecz koniecznym jest również twoje współdziałanie.

Pierwszym obowiązkiem będzie do'·ładne mycie samochodu. Nic tak nie pomaga rdzy jak błoto, które mechanicznie niszczy lakier, a wilgoć w nim zawarta stwarza warunki dla tworzenia się rdzy. Przy myciu więc zaglądnij do każdego zakamarka samochodu i usuń błoto.

Drugim twoim obowiązkiem będzie staranne osuszenie samochodu. Najprostszym sposobem suszenia to przetarcie samochodu szmatami. Jednak przy pewnych gatunkach lakieru należy stosować suszenie zgęszczonym powietrzem lub irchą. Suszenie jest szczególnie ważne w zimowych warunkach eksploatacji, gdy woda paruje znacznie wolniej niż w lecie. Krople wody pozostawione na samochodzie są wtedy przyczyną nieuchronnego rdzewienia.

Pamiętać należy również o tym, że na zimnych częściach powracającego z drogi samochodu w cieplejszej atmosferze garażu osadzają się krople wody, które należy usunąć, przecierając samochód po ogrzaniu się jego do temperatury otoczenia.

Wszelkie znaczniejsze uszkodzenia warstwy lakieru należy usunąć jak najszybciej przez pokrycie miejsc odpryśnięć nowym lakierem. Miejsca te należy uprzednio dobrze oczyścić i odtłuścić. Szczególnie starannie oczyszczone i pokryte winny być miejsca spawane, gdyż spoina stwarza bardzo dobre warunki powstawania rdzy. W czasie eksploatacji samochodu do bębna hamulcowego — przy złym pasowaniu jego do tarczy hamulcowej — może dostawać się woda powodująca rdzewienie elementów wewnątrz bębna. Aby zapobiec temu należy stale sprawdzać pasowanie bębna i usuwać wszelkie usterki.

Podobnie ważną sprawą jest dobre uszczelnienie pokryw wszelkich obudów mechanizmów. Smar spełnia między innymi doniosłymi zadaniami rolę środka chroniącego stal przed rdzą. Sądzę, że zbędnym jest przypomnienie kierowcy o konieczności smarowania sworzni przegubów.

Samochody Wielkich budowli komunizmu

WYWROTKA JAZ-210 E

Jarosławskie Zakłady Samochodowe jeszcze w początkach pierwszej powojennej pięciolatki przystąpiły do budowy samochodów ciężarowych o dużej mocy. Znane są w całym Związku Radzieckim 7-tonowe ciężarówki JAZ-200 i 12-tonowe JAZ-210. Trzyosiowy samochód JAZ-210 znalazł zastosowanie w różnych dziedzinach rozległej gospodarki ZSRR. To też zaistniała konieczność zbudowania kilku odmiennych typów tego pojazdu. Z zadania tego rodzaju konstruktorzy wywiązali się bardzo dobrze. I tak dla przewozu ciężkich ładunków w trudnym terenie skonstruowany został typ JAZ-210 A, zaopatrzony w wyciąg linowy i specjalną metalową skrzynię nośną. Do holowania tzw. pociągów drogowych zbudowany został JAZ-210 G. Zestaw przyczepek dla tego rodzaju pojazdu może załadować do przewiezienia na drogach bitych 25 t ładunku. Innym rodzajem ciągnika jest JAZ-210 D. Ten trzyosiowy pojazd zabiera jedną przyczepę siodłową, której nośność można powiększyć do 25 ton.

Do pracy na wielkich budowlach komunizmu konstruktorzy Jarosławskich Zakładów Samochodowych zbudowali jednak inny typ pojazdu. Jest nim 10-tonowa wywrotka JAZ-210 E. Samochód ten łączy w sobie wszystkie zalety ekploatacyjne wozu ciężarowego wysokiej klasy przeznaczonego do pracy w trudnym terenie. Kierowca w swej kabinie wprawia w ruch mechanizm do przechylania skrzyni nośnej, wskutek tego unika się straty czasu przeznaczonego na rozładunek. Wprowadzenie tego typu pojazdu przy budowie kanału Wołga — Don podniosło znacznie cykliczność prac koparek i przyspieszyło realizację tego wielkiego dzieła.

NIEKTÓRE DANE TECHNICZNE SAMOCHODU JAZ-210 E

Silnik: wysokoprężny, sześciocylindrowy rozwija moc 168 KM przy 2 000 obr./min. Zużycie paliwa 55 1/100 km.

Sprzęgło: jednotarczowe, suche o średnicy tarczy 381 mm.

Skrzynka przekładniowa: pięciobiegowa o dwóch synchronizatorach. Skrzynka rozdzielcza dwustopniowa z mechanizmem różnicowym.

Koła: tłoczone w ilości 10 sztuk plus 2 zapas, opony o wymiarach 12,00 × 20, ciśnienie w oponach przednich 5 atm., w tylnych 5,5 atm., hamulce powietrzne nożne na wszystkie koła i ręczny centralny bębnowy.

Instalacja elektryczna: 12 volt, prądnica bocznikowa, czterobiegunowa, rozrusznik — 24 volt o mocy 7,5 KM, bateria akumulatorów — 12 volt—180 amp./godz.

Napęd na wszystkie koła, nośność 10 ton, szybkość ograniczona regulatorem 45 km/godz.

●

Nieprzerwanym sznurem ciągną wywrot ki JAZ-210 E, pracując wydajnie na budowie Kanału Wołga — Don



Por. J. Misiąg



PRACA OBSŁUGI *warsztatu typu* B

Niskie i zmienne temperatury są czynnikiem wpływającym ujemnie nie tylko na pracę silnika, lecz również innych zespołów samochodu. Poza tym znaczne obniżenie się temperatury zmniejsza wytrzymałość niektórych materiałów na uderzenia, a niekorzystne warunki atmosferyczne powodują możliwość awarii. Trudności eksploatacyjne pociągają za sobą zwiększenie wymagań stawianych obsłudze pojazdów. Z tych to względów należyte przygotowanie personelu i sprzętu warsztatu typu „B“ do zadań stawianych przez zimowe warunki eksploatacji jest bardzo ważne.

Dowódca warsztatu musi zdać sobie sprawę z wszelkich trudności, wyłaniających się w związku z jesienno-zimowym okresem eksploatacji. Stąd też obowiązany jest poczynić przygotowania, mające na celu właściwą obsługę pojazdów. W przygotowaniach tych musi brać udział cały stan osobowy warsztatu.

Zacznijmy od samego warsztatu. Jego stan techniczny musi być bez zarzutu. Wszelkie przeglądy techniczne wraz z przeglądem Nr 4 muszą być przeprowadzane zgodnie z warunkami eksploatacyjnymi i planem. Całe wyposażenie warsztatu musi być sprawne i ujęte w spis. Wszelkie narzędzia winny być zawsze uporządkowane w szufladach i odpowiednio zakonserwowane. Stan instrukcji obchodzenia się z obrabiarkami i agregatami musi być bez zarzutu. Wyposażenie saperskie warsztatu — niezwykle ważny czynnik w jesienno-zimowych warunkach eksploatacji — nie może mieć najmniejszych usterek.

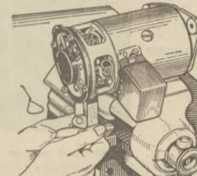
Zmiana oleju na zimowy nie usuwa trudności związanych z rozruchem silnika w zimie. Z tego względu nieodzownym jest stałe sprawdzanie rozrusznika i utrzymanie akumulatora w stanie naładowanym. Energia nagromadzona w akumulatorze wyczerpuje się szybciej w zimie, aniżeli w lecie z uwagi na dłuższy trwający rozruch i częstsze używanie świateł. Przy dużym wyładowaniu akumalatora (spadek gęstości elektrolitu poniżej 1,220) zachodzi niebezpieczeństwo zamarznięcia akumulatora. Stąd wniosek, że nie wolno w zimie pozostawiać go w stanie wyczerpanym. Naładowanie akumulatora sprawdza się przez pomiar gęstości elektrolitu areometrem lub pomiar napięcia woltomierzem widełkowym.

Dla dobrego ładowania akumulatora w czasie jazdy konieczna jest sprawna prądnica. Sprawność prądnicy zależy nie tylko od stanu jej kolektora i szczotek, lecz również od jej zamocowania i napięcia paska klinowego.

Odpowiedni rozpływ prądu z prądnicy powoduje regulator. Chronienie go przed wodą i obcymi substancjami zapewnia sprawną jego pracę. Przy prądnicach z trzecią szczotką nie wolno zapominać o wyregulowaniu prądu ładowania przez przesunięcie trzeciej szczotki w kierunku obrotów wirnika.

Dużą oszczędność energii elektrycznej przy rozruchu daje nam stosowanie podgrzewaczy wody chłodzącej i oleju. Należy sprawdzać działanie tych urządzeń przy samochodach w nie wyposażonych.

Szczególnie baczną uwagę należy zwrócić na dobór pokrowców i szczelne ich przyleganie do chłodnicy, co ważne jest dla ekonomii pracy silnika. Dla polepszenia warunków eksploatacji napełnia się



Czyszczenie kolektora prądnicy

niekiedy (na zarządzenie) układ chłodzenia mieszanką niezamarzającą. Każdy z członków załogi warsztatu musi wiedzieć o tym, że mieszanki tej daje się o 6 — 7% mniej niż wody, gdyż rozszerzalność cieplna mieszanki jest większa niż wody.

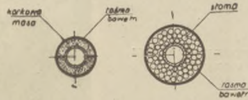
Jak zaznaczono na wstępie skoki temperatury mają wpływ nie tylko na pracę silnika, lecz również i innych zespołów. W czasie mrozu, chwytającego po odwilży, zachodzi możliwość zamarznięcia hamulców samochodu na postoju. Może to być spowodowane zamarznięciem wody, która w czasie jazdy po kałużach dostaje się do wnętrza przez nieszczelność bębna hamulcowego. Sprawdzenie jego szczelności należy więc do zadań właściwie przygotowanej obsługi.

Zamarznięcie nawet małej ilości wody, powstającej ze skroplenia się pary wodnej zawartej w powietrzu w przewodach hamulców pneumatycznych, powoduje unieruchomienie całego systemu hamowania. Z uwagi na to, pamiętać musimy o stałym ich odwadnianiu przez otwarcie kurka, znajdującego się w dolnej części filtra, oczyszczającego sprężone powietrze (np. przy samochodzie Zis-150).

Załoga warsztatu typu „B“ musi pamiętać i o swych kolegach kierowcach eksploatujących samochód. Dla ich wygody dba o należyte ustawienie reflektorów i dla nich zabezpiecza budkę kierowcy przez uszczelnienie drzwi i sprawdzenie zamknięć. Aby zapewnić kierowcy dogodne warunki prowadzenia samochodu uzupełnia się braki w drobiazgach takich, jak: wycieraczki szyb, kierunkowskazy itp.

Warsztat naprawczy typu „B“ musi być również przygotowany do usunięcia wszelkich uszkodzeń, wynikłych z winy niewłaściwej eksploatacji samochodu przez kierowcę, czy też ciężkich warunków. Stąd wynika konieczność zapewnienia sobie źródeł materiałów i części zamiennych. Niejednokrotnie wypadnie tokarzowi dorobić zniszczone elementy. Niejednokrotnie trzeba będzie pospawać złamane lub popękane części ze stali, żeliwa, czy metali lekkich. Czasem i chłodnica zostanie tak „wyeksploatowana“, że konieczne będzie jej lutowanie.

Do tego wszystkiego winien być przygotowany warsztat jak najsumienniej, tak pod względem wyszkolenia personelu, jak sprawności urządzeń i narzędzi oraz materiałów i części zamiennych. Żołnierze, którzy wzięli pod uwagę wszystkie te czynniki, mogą być pewni, że zadania ciężkiego okresu zimowego wypełnią z pożytkiem dla służby samochodowej naszego wojska.



Przekrój przewodu paliwa osłoniętego masą korkową (z prawej), a izolacją słomianą (z lewej).

Izolacja przewodów układu zasilającego chroni paliwo przed ujemnymi skutkami mrozu.

PRACUJEMY *w* WARSZTACIE

Każdy żołnierz-kierowca powinien dobrze orientować się w różnych rodzajach niedomagań pojazdów mechanicznych i sposobach ich usunięcia. Wiadomości tego rodzaju pozwalają na dostrzeżenie w porę niedomagań samochodu i przez ich usunięcie we właściwym czasie na zapobieżenie większym uszkodzeniom.

W artykule poniższym zapoznamy się z występującymi w czasie eksploatacji niedomaganiami pompy wodnej, sposobami ich wykrycia i naprawy.

W silnikach samochodów stosowana jest wyłącznie pompa wodna typu odśrodkowego. Pompa ta posiada wirnik osadzony na wałku ułożyskowanym w kadłubie pompy. Na wałku osadzony jest dławik uszczelniający pompę. W konstrukcjach nowoczesnych samochodów jak: Gaz-M-20 „Pobieda“, Gaz-51, Zis-150 itp. dławik pompy nie wymaga żadnego smarowania ani dociągania. Okres jego użytkowania wynosi około 40 tys. km.

W starszych konstrukcjach samochodów, jak Zis-5, Gaz AA występuje dławik z nakrętką regulacyjną. W przypadku przeciekania wody przez taki dławik kierowca winien dokręcić nakrętkę dławika na tyle, aby przerwać przeciekanie wody. Nie należy jednak zbyt silnie dokręcać uszczelki do wałka, gdyż powoduje to jego większe wyrobienie. Wyciekanie wody wzdłuż wałka może spowodować nie tylko zużycie dławika, lecz także wałka i tulei pompy. W tym wypadku wymiana samego dławika nie zabezpieczy przed wyciekaniem wody, trzeba będzie wymienić także wałek i tuleję pompy. W kadłubie pompy wykonany jest otworek kontrolny odprowadzający na zewnątrz wodę przenikającą przez dławik. Otworku tego nie należy zatykać w żadnym wypadku, gdyż przepływająca woda mogłaby się dostać do łożysk i zniszczyć je. Przy przesączaniu się wody między obudową pompy a kadłubem silnika, kierowca winien dokręcić śruby mocującą pompę z kadłubem silnika, a jeśli to nie pomaga założyć nową uszczelkę.

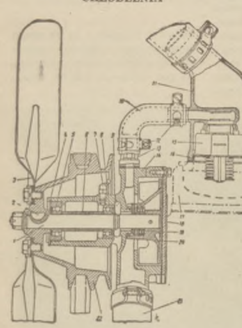
Do poważniejszych uszkodzeń silnika należy zaliczyć uszkodzenie wiernika lub wałka pompy. Tego rodzaju uszkodzenia mogą nastąpić w okresie zimowym, przy zamarznięciu wody w obudowie pompy. Zamarzanie pompy wodnej może spowodować połamanie skrzydełek wirnika pompy, zniszczenie połączenia wałka z wirnikiem (zerwanie gwintu lub ścięcie klina), ukręcenie lub zgięcie wałka pompy. W wypadku uszkodzeń wałka, wirnika, tulei, lub łożysk, pompę należy oddać do naprawy do zakładu naprawczego. Uszkodzenie wirnika, ścięcie klina lub zerwanie gwintu łączącego wirnik z wałkiem lub też uszkodzenie wałka powoduje zmniejszenie przepływu wody objawiające się w przegrzewaniu silnika. Tego rodzaju uszkodzenia możemy stwierdzić obserwując przez otwór wlewowy przepływ wody. Przepływ wody będzie wtedy bardzo słaby, a niekiedy niedostrzegalny. Przepływ wody należy obserwować zaraz po uruchomieniu zimnego silnika, gdyż obserwacja nie jest wtedy utrudniona parowaniem wody.

Nadmierne wyrobienie wałka i tulei pompy łatwo możemy poznać, gdyż podczas pracy silnika będzie się ono objawiało w „warczeniu“ pompy, spowodowanym zbyt dużymi luzami w osadzeniu wałka.

W celu zabezpieczenia się przed wymienionymi uszkodzeniami musimy troskliwie konserwować pompę wodną, okresowo smarować łożyska pompy, sprawdzać stan dławików, uszczelki między pompą a kadłubem silnika, a w okresie zimowym niedopuszczać do zamarznięcia wody w obudowie pompy. Dbała obsługa pompy przyczyni się do przedłużenia okresu jej eksploatacji do podniesienia jej sprawności zapobiegnie uszkodzeniom, stanie się podstawą oszczędnej gospodarki pojazdami mechanicznymi.

por. J. Mickiewicz.

CZĘŚCI SKŁADOWE SYSTEMU CHŁODZENIA



1 — wał pompy i wentylatora; 3 — wentylator; 5 i 8 — łożyska wału; 7 — smarowniczka; 10 — przewód przepustowy; 11 — nasada wylotowa; 14 — kadłub pompy; 15 — termostat; 17 — głowica silnika; 18 — pokrywa kadłuba pompy; 19 — gumowy pierścień uszczelniony; 20 — wirnik pompy; 21 — przewód doprowadzający wodę; 22 — kółko pasowe.

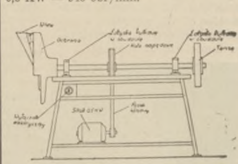
Racjonalizatorzy piszą:

URZĄDZENIE DO WYLEWANIA PANEWEK

Ambicją każdego mechanika samochodowego jest, aby pomagając kolegom — kierowcom utrzymywać w stałej gotowości technicznej pojazdy mechaniczne, by zabezpieczyć wykonanie zadań. Obok żołnierza kierowcy, staje jego, wierny przyjaciel i towarzysz służby — mechanik.

Takim jest w naszej jednostce kpr. Żabiński — przodujący żołnierz ZMP-owiec, sumienny w pracy i koleżeński. Kpr. Żabiński pracując na swym odcinku pracy podchodzi do wszystkich zagadnień związanych ze służbą od strony jak największej oszczędności. Dowodem niech będzie tu urządzenie do wylewania panewek, które skonstruował własnym sposobem.

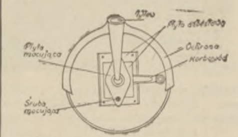
Urządzenie to składa się ze stojaka, półośki, łożysk kulkowych, trzech tarcz — jedna napędzająca, ochrony i wlewu, paska klinowego oraz silnika o mocy 0,5 KW — 945 obr/min.



Opisując sposób wylewania panewek, chciałem się podzielić z kolegami swoim doświadczeniem. Zanim więc przystąpimy do pracy, musimy z panewki przeznaczonej do wylewania usunąć stary stop przez zanurzenie jej w tyglu z roztopionym starym stopem lub ołowiem. Po wyjęciu, panewkę należy starannie oczyścić z tłuszczu i zanieczyszczeń chemicznych przez zanurzenie w 6% roztworze ługu sodowego na przeciąg 3 minut, następnie wypłókać we wrzącej wodzie. Potem należy ją zanurzyć na przeciąg pół godziny w rozcieńczonym kwasie solnym, a następnie na przeciąg 3 minut w roztworze 0,6 litra kwasu solnego plus 0,5 kg chlorku cynkowego, 0,5 kg salmiaku, plus 1,0 l. wody. Z kolei zanurzyć panewkę na przeciąg trzydziestu sekund do 70% cyny lutowniczej (70% cyny + 30% ołowiu) o temperaturze 24° C celem pobielenia. Nadmiar cyny oczyścić skrobakiem lub szczotką ryżową. Następnie zanurzyć w wyżej podanym roztworze salmiaku oraz chlorku i cynku i wypłókać w wodzie.

W podobny sposób należy przygotować korbowody, które nie posiadają panewek bronzowych. Dla lepszego połączenia się kompozycji z wkładką nawiercamy drobne otworki na powierzchni wkładki lub wytłaczamy podłużne rowki lub zygzaki. Z kolei nagrzewamy wkładki i wkładamy do korbowodu (jeżeli posiada) i mocujemy korbowód w przyrządzie pomiędzy dwie wkładki azbestowe, których zadaniem jest izolowanie go od tarczy i mocujemy go przez dokręcenie dwóch śrub dociskowych.

Jeżeli korbowód posiada otwór smarowy, należy zewnątrz powierzchnie uszczelnić azbestem. Średnica wewnętrzna wkładki azbestowej winna być większa od średnicy panewki, aby w czasie wylewania kompozycja nie wyciekała się. Następnie puszczamy w ruch urządzenie i wlewamy do panewki dobrze uprzednio wymieszany stop o temperaturze 230°. Przez ruch odśrodkowy następuje równomierne rozrzucanie kompozycji po metalu i nie powoduje na powierzchni nierówności. Proces ten trwa około 5 minut, po wystygnięciu należy korbowód z panewką zanurzyć w zimnej wodzie. Dobrze wylana panewka winna mieć metaliczny i wysoki ton. Znaczy to, że kompozycja dobrze połączyła się z wkładką. Wylanie panewki w powyższy sposób, przy użyciu odpowiedniego stopu łożyskowego, daje pełną gwarancję, że panewka spełni swoje zadanie.



Dzięki wykorzystaniu tego urządzenia, zaoszczędzamy cenny czas mechaników i ułatwiamy im ich trudną pracę, a poważne oszczędności, będą mogły być użyte na większym odcinku wykonania planu 6-letniego i podniesienia na wyższy poziom naszej służby, a tym samym podniesienia gotowości bojowej Wojska Polskiego.

ppor. P. S.

WARSZAWA M-20 WYRUSZYŁA W ŚWIAT



Wielkie dni przeżywała ostatnio polska motoryzacja. Oto dla uczczenia 34 rocznicy Socjalistycznej Rewolucji Październikowej robotnicy, inżynierowie i technicy Żerania uruchomili dn. 6 listopada br, a więc na 55 dni przed terminem, Fabrykę Samochodów Osobowych. Pierwsze samochody WARSZAWA M-20 wyruszyły w świat.

Następnego dnia — 7 listopada, inny zespół pracowników polskiego przemysłu motoryzacyjnego również uczcił rocznicę Wielkiej Rewolucji. W Lubelskiej Fabryce Samochodów Ciężarowych rozpoczął się przedterminowo montaż wozu ciężarowego LUBLIN FSC-51.

Zgodnie z Planem 6-letnim przemysł polski rozpoczął, obok istniejącej już produkcji samochodów STAR, produkcje samochodów osobowych i nowego typu samochodu ciężarowego.



Szybko przebiega montaż zespołów na taśmie. Przoduje w nim rezerwista WP. Julian Kretkowski

Ruszyły taśmy montażowe WARSZAWY i LUBLINA. Wspaniałym zrywem załóg fabrycznych ruszył polski przemysł motoryzacyjny który już w 1955 r. da naszej socjalistycznej gospodarce 37 tys. samochodów. Znaczy to, że w ciągu jednego tylko roku wyprodukujemy więcej pojazdów mechanicznych, aniżeli było ich wogóle u nas w r. 1938.

FSO I FSC — SYMBOL PRZYJAŹNI POLSKO-RADZIECKIEJ

Nowe polskie samochody WARSZAWA i LUBLIN zeszły z taśm produkcyjnych w rocznicę Wielkiej Rewolucji i w czasie trwania Miesiąca pogłębiania przyjaźni polsko-radzieckiej. Fakt ten ma swoją głęboką treść i wymowę. To właśnie dzięki zwycięstwu Socjalistycznej Rewolucji 34 lata temu stała się dziś możliwa olbrzymia przyjaźń i pomoc narodów ZSRR do narodu polskiego.



Brygada elektrotechników podłącza instalację elektryczną. Sprawnie pracują tu Jan Sale? i S. Bultruczuk

W imię tej przyjaźni Związek Radziecki dostarczył nam najnowocześniejszych maszyn i urządzeń dla FSO i FSC, podobnie zresztą jak dla Nowej Huty i dziesiątków innych obiektów. To przecież Związek Radziecki dostarczył nam licencji technicznych, przekazał nam swe tajemnice produkcji, zaprosił na przeszkolenie do swych fabryk naszych robotników i inżynierów, przysłał najbardziej doświadczonych techników radzieckich do pomocy przy pracach montażowych. Nic więc dziwnego, że dzień uruchomienia Żerania i Lublina stał się uroczystym świętem naszej przyjaźni.

NA SPOTKANIE NOWEJ WARSZAWY

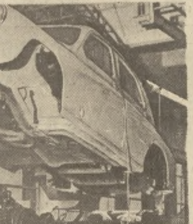
W dniu tym jedziemy szeroką Al. Stalingradzką w stronę Żerania. Mijamy Pelcowiznę, która przypomniała nam na chwilę swymi wpadniętymi w ziemię lepiankami smutną przeszłość robotnika w kapitalistycznej Polsce, beznadziejność i nędzę robotniczego przedmieścia.

Jakże inny jest los robotników w Polsce Ludowej. Oto strzelają w górę jasne mury nowej, wspaniałej fabryki. Żerań — najbardziej nowoczesny obiekt przemysłowy stolicy, dzieło rąk robotniczych — jest dumą całej Warszawy, dumą całego kraju.

Nic więc dziwnego, że uruchomienie fabryki miało szczególnie uroczysty charakter. W obecności członków Rządu z wicepremierem Mincem i Korzyckim oraz Ministrem Obrony Narodowej Marszałkiem Polski Konstantym Rokossowskim na czele. 3 pierwsze samochody WARSZAWA M-20 opuściły halę montażową. Dzięki zwycięskiemu wykonaniu Czynu Październikowego załoga Żerania rozpoczęła nową erę w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

RYTMEM SZEŚCIOLATKI

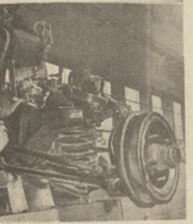
Dziś, gdy czytacie te słowa olbrzymie hale produkcyjne Żerania tętnią normalną pracą, rozpoczętą dn. 6 listopada. Wspaniałe, nowoczesne urządzenie hal: spawalniczej, lakierniczej i montażu doskonale zdają egzamin. We wszystkich działach montażu sprawnie przebiega cały cykl produkcyjny WARSZAWY.

Teraz kolej na nadwozie. Monter B. Zalewski uważnie śledzi opadającą w dół samonośną karoserię wozu

W lakierni na podwieszonych konwejerach przez kabiny lakiernicze przesuwają się zespawane uprzednio przez brygadę majstra Chruścińskiego nadwozia samochodów. Można tu pracować w białych fartuchach gdyż cały skomplikowany proces lakierowania odbywa się automatycznie w specjalnych kabinach — tunelach. Kabiny te przeznaczone do lakierowania, suszenia lub mycia są połączone przenośnikiem wyglądającym jak szyna, umieszczonym na wysokości ok. 2 m. Dzięki temu wiszące na dźwigu nadwozie posuwa się mechanicznie.

Z lakierni nadwozie nowej WARSZAWY przechodzi prosto na taśmę wykończeniową. Tutaj brygady monterskie zakładają drzwi, szyby, obicia, tablice zegarów, klamki — słowem całe, kompletne wyposażenie nadwozia. Każdy metr o który przesunie się taśma wzbogaca wnętrze samochodu. Taśma kończy się kabiną wodną. Tu nadwozie przechodzi próbę szczelności pod strumieniem tłoczonej pod ciśnieniem wody. Po tej „kąpieli" i po przejściu przez kabinę-suszarkę zakłada się siedzenia i oparcia. Nadwozie już gotowe Teraz przejdzie ono na halę montażu głównego, gdzie otrzyma silnik, most przedni i tylni oraz wał napędowy.

Jednocześnie ustawia się silnik samochodu. Pracę tę sprawdza inż. Drobiszewski

Na głównej taśmie montażu



Wysoko pod sufitem zgrzytnęła suwnica i na pas montażowy zjechał tylny most. Szybko ustawia go młody ZMP-owiec T. Grzywocz

Szczytem nowoczesnej techniki i socjalistycznych warunków pracy jest wspaniale wentylowanie hal głównego montażu. Obok głównego konwejeru na specjalnych stojakach widnieją długie szeregi silników, kompletne osie przednie i tylne, skrzynki biegów i inne części samochodowe, nadesłane ze Związku Radzieckiego.

Na ustawione na taśmie główne zespoły opada samonośna karoseria WARSZAWY. Rozpoczyna się końcowy montaż samochodu. Na pierwszym odcinku kieruje nim doświadczony majster Spoczyński, mając w załodze zdolnych ZMP-owców: Kretkowskiego, Szlajerwalda, Bojczuka i Zalewskiego. Wmontowano silniki. Cztery pary rąk skręcają śruby — trzeba się śpieszyć — taśma nie czeka.

Od zespołu Spoczyńskiego WARSZAWA przechodzi do brygady majstra Walentowicza. Był on przez 3 miesiące na praktyce w Zakładach im. Mołotowa w Gorki, gdzie dokładnie zapoznał się z całym cyklem montażowym samochodu.

Obecnie na Żeraniu kieruje końcowym odcinkiem montażu na taśmie głównej. Pod jego troskliwym okiem łączy się wszelkie instalacje samochodu, reguluje hamulce, skrzynię przekładniową, a wreszcie z milimetrową dokładnością dokonuje ustawienia przedniej osi, zbieżności kół i ich pochylenia.

Jeszcze próby kontrolne na kanale i regulacje pracy silnika pod kierownictwem inż. W. Makarewicza. Jeszcze próbna jazda na betonowym torze FSO i gotowy wóz — pierwszy polski samochód WARSZAWA M-20 — wyjedzie z fabrycznej bramy, by pełnić swą służbę na polskich drogach, pomagać ludziom w realizacji Planu 6-letniego.

Takich WARSZAW wyjedzie z bramy FSO jeszcze dziesiątki, setki, tysiące. Zapełnią się nimi ulice naszych miast, drogi naszego kraju dzięki ofiarnej pracy załogi Żerania, dzięki prawdziwej polsko-radzieckiej przyjaźni.

Stefan L. Strzałkowski

Gotowe Warszawy M-20 przed opuszczeniem fabryki zostają poddane dokładnemu przeglądowi pod nadzorem inż. W. Makarewicza



„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 2793 — 2-B-45078